Histoire de Guerre
www.blindes-materiel.com

HistoirE de GuerrE

M 05302 - 79 - F: 6,90 € - RD

N° 79 oct.-nov. 2007

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66, 00 DH

BLINDÉS & MATÉRIEL

France 6,90 €

Le magazine de l'
INEDIT

AU TEMPS DES CHARS D 2 SOUS DE GAULLE

Souvenirs cavaliers
En AMD Panhard

LES DIVISIONS CUIRASSÉES

Camions
Peugeot 14-18

Radio
ER 40

Tous terrains
Latil
M7 T1

Artillerie
Mortier 220 TR
Schneider

Chars papier
La bombe
Renault

507
LA MARSEILLAISE
507
507
507
507
2037

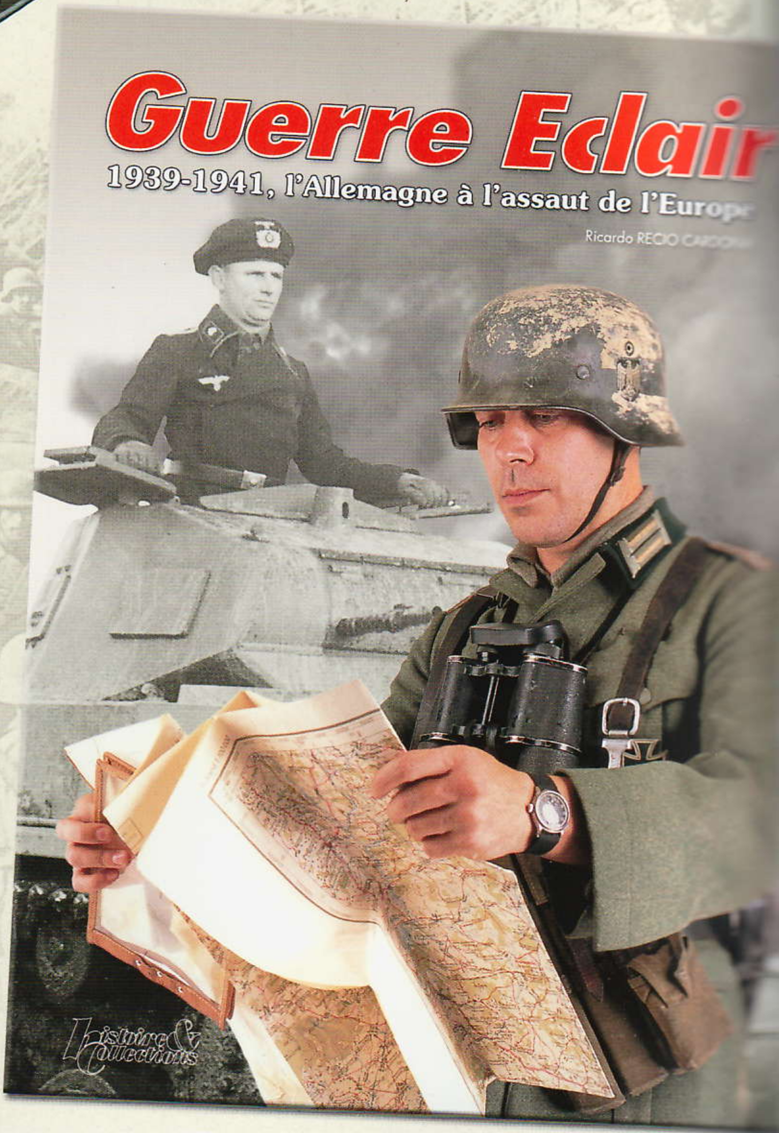
NOUVEAU

GUERRE ECLAIR 1939-41, L'Allemagne à l'assaut de l'Europe

Cet ouvrage présente les différents concepts de la guerre éclair — le Blitzkrieg — au travers des différentes opérations entreprises par l'armée allemande de 1939 à 1941 :

- *la légion Condor en Espagne*
- *l'Anschluss et l'invasion de la Tchécoslovaquie*
- *la campagne de Pologne*
- *l'invasion de la Norvège*
- *la guerre à l'ouest*
- *l'invasion de la Grèce et de la Yougoslavie*
- *opération Barbarossa*

L'iconographie comporte de nombreuses images d'archives inédites, de photographies en couleurs montrant les uniformes de la Wehrmacht les plus représentatifs de cette période, ainsi que de nombreux profils d'avions et de chars, dont l'emploi combiné a été l'une des clés du succès du Blitzkrieg durant les premières années du conflit.


Guerre Eclair
1939-1941, l'Allemagne à l'assaut de l'Europe
Ricardo RECIO CARDONA
Histoire & Collections

40,95€

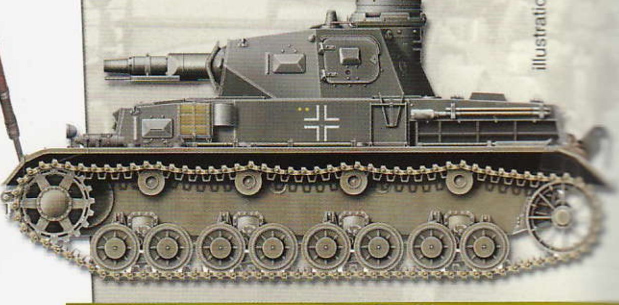
FALLSCHIRM-JÄGER

Ci-contre et ci-dessus
Détails du casque, second modèle, utilisé par les parachutistes. On voit bien l'emblème national allemand, une décalcomanie, sur cette version destinée à la Luftwaffe.

Ricardo Recio Cardona est un des plus éminents spécialistes espagnols de l'histoire de l'Armée allemande. Pilier de la rédaction d'Euro uniformes, il est mondialement connu pour ses études sur les volontaires espagnols de la légion Azul.

- Format 240 x 320 mm
- 216 pages
- 160 photographies historiques
- 170 illustrations en couleurs
- 37 profils d'avions et de chars

illustrations non contractuelles



BON DE COMMANDE PAGE 80

HistoirE de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

N° 79
octobre-nov.
2007

LE MAGAZINE
DE LA
MOTORISATION
MILITAIRE
À LA
FRANÇAISE

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier

Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin

Chef de fabrication : Géraldine Mallet

Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, G. Mazy, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois ✆ 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret ✆ 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet ✆ 01 40 2118 22
Aurélie Saintecroix ✆ 01 40 21 07 08

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva ✆ 01 40 21 15 33
Directrice des ventes : Patricia Douriquian ✆ 01 40 21 06 04
Responsables commerciales : Christine Vichy ✆ 01 40 21 75 34
et Nathalie Toutain ✆ 01 40 21 15 39

Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26
Relations Presse : Sophie Kaufmann ✆ 01 40 21 15 36

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri
N° Indigo 0 820 888 911
0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Pierre Parlange, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.
DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24

Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409
0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72
DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections,* SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212

Traitement de l'image : Studio graphique A&C / Julien Ghys
Impression : Imaye Graphic, BP 2159, 53021 Laval cedex 9
Printed in France/Imprimé en France
© *Copyright Histoire & Collections 2007.*
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

18
Figures De Gaulle au 507^{e} RCC

32
Artillerie Mortier de 220 TR Schneider

50
Souvenirs En automitrailleuse

38
Organisation La division cuirassée

54
Transmissions L'ER 40

62
Industriels Renault et les chars futurs

8
Véhicules tactiques Latil M7 T1

72
Motorisation 14-18 Camions Peugeot

EDITORIAL

UN GIGANTESQUE PUZZLE

Les petites flèches qui, au détour des textes et des notes, émaillent nos pages de minuscules tâches rouges [➡], ont l'heur de plaire. Avant la publication, chacune d'elles, à placer au bon endroit, à bon escient, me fait penser que le travail entrepris dans **GBM** est une sorte de puzzle, composé de milliers de morceaux. Certains sont immédiatement accessibles, d'autres demandent un peu de mal, quelques-uns relèvent de la bibliophilie ; d'autres enfin, ouvrant sur l'immatériel, renvoient à des études ultérieures. Et le tout forme une gigantesque construction dont les éléments se mettent en place, assez naturellement, même si la matière semble complexe au premier abord.

C'est un peu comme dans un musée archéologique. Vous vous baladez de vitrine en vitrine, vous voyez des objets complets, immédiatement compréhensibles et qui parlent d'eux mêmes. Et puis, l'on vous présente aussi des petits bouts cassés, plus ou moins indistincts, auxquels vous ne prêtez pas forcément attention la première fois. Mais une étiquette vous dit : *attention, ceci est un rare fragment de cela.* Et le *cela* dont il est question, un panneau vous le montre un peu plus loin, sous forme d'un croquis sur lequel tout est mis en place logiquement, de façon limpide.

Et bien, les sujets de **GBM** obéissent à la même règle : ils sont épars, mais ils s'assemblent. Dans le temps (de leur origine à leur fin) et dans l'espace (la manière dont ils se cotoient, se répondent, s'organisent les uns par rapport aux autres).

L'intérêt d'un magazine, plutôt que d'un livre, est de pouvoir offrir, en vitesse accélérée — et dans la motorisation, on aime la vitesse —, un aperçu varié de l'ensemble des sujets. Mais l'avantage d'un livre est le caractère pérenne, global, quasiment exhaustif, qu'il confère au sujet traité.

En matière de magazine, **GBM** est un cas à part, un « cas » tout court. C'est en vérité un grand livre à petits épisodes, sur un très vaste sujet (néanmoins homogène), sortant avec une parfaite régularité. Un auteur de GBM me disait : « *Finalement, l'Encyclopédie de l'Armée française paraît, maintenant, tous les deux mois...* ».

Dans un sens, cet éminent spécialiste — que je ne nommerai pas pour ne pas troubler sa modestie légendaire — a raison. Mais cela ne me fait pas perdre de vue l'intérêt que présentent les livres, et la nécessité de les sortir, eux aussi. *Surtout ceux qui ont été annoncés...*

François Vauvillier

Histoire de Guerre
Blindés & Matériel
N° 79 oct.-nov. 2007
France 6,90 €
Le magazine de l'INEDIT
AU TEMPS DES CHARS D 2 SOUS DE GAULLE
Souvenirs cavaliers En AMD Panhard
LES DIVISIONS CUIRASSÉES
Camions Peugeot 14-18
Radio ER 40
Tous terrains Latil M7 T1
Artillerie Mortier 220 TR Schneider
Chars papier La bombe Renault
2037

En couverture.
Le char D 2 n° 2037 du 507e RCC de Metz a été baptisé, le 26 juin 1938, *La Marsaille*, du nom de cette bataille de la fin du règne de Louis XIV remportée au Piémont (4 octobre 1693). Celui qui a voulu ainsi rappeler les victoires françaises sur les tourelles des chars de son régiment est un certain colonel Charles de Gaulle. Avec ce commandement, à la tête d'un bataillon de D 2 et d'un bataillon de R 35, le futur chef de l'état passa du « *char papier* » au « *char métal* ».
(Couleurs L. Lecocq)

Histoire de Guerre
Histoire de Guerre Blindés & Matériel

VOS RÉACTIONS, VOS

Passion et fougue

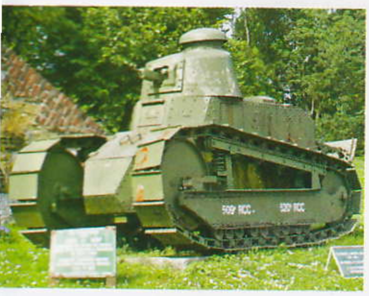
Passionné par la Seconde Guerre mondiale, âgé de 26 ans, je suis en train de créer une société de vente par correspondance d'objets militaires historiques.

Dans ce cadre, j'aimerais développer la partie militaria sur l'armée française de 1939-1940, que l'on ne trouve presque nulle part à mon grand désespoir, qu'il s'agisse de documents, d'objets originaux ou de reproductions.

Seriez-vous d'accord pour me donner des informations sur cette période ? Où trouvez-vous les magnifiques photographies qui ornent votre revue ?

Benoît Biwer (via internet, le 31 juillet)

FV Vous donner des informations sur notre armée en 1939-40, bien volontiers : tous les deux mois dans les pages de GBM. Quant aux photographies qui illustrent le magazine et lui donnent, justement, ce caractère d'inédit total, cela ne s'est pas fait en une journée, ni en une année. Votre enthousiasme communicatif me rappelle mon propre jeune temps : *bon sang, quel sujet fantastique, que de choses à découvrir ! Il y en a pour une vie entière.*



Le Renault FT de Maubeuge a besoin de votre aide pour être préservé et restauré. Seule la tourelle est d'origine. La caisse est une copie à l'échelle, remarquablement bien faite : on s'y tromperait.

Mémoire du 509 : le FT de Maubeuge

Après la disparition de son président Jean-Louis Dupont, l'an dernier, l'Amicale des chars et blindés de Maubeuge est en péril. Mon ami Jacques Edart (5e RSA) a relevé le challenge. Une menace pèse — au nom de la sauvegarde du patrimoine fortifié (?) — sur le petit char FT qui rappelle fièrement la présence du 509e RCC dans cette garnison jusqu'en 1939. Ce corps de troupe maubeugeois disparut sans démériter : il forma les 25e et 26e BCC (1re DCr), et Maubeuge donna aussi naissance aux 38e et 39e BCC (GBC 519). Les noms des *morts pour la France* figurant sur le Mémorial en témoignent.

Le faire savoir au plus grand nombre, aux anciens combattants, aux scolaires, aux institutionnels, aux mécènes éventuels, sera un premier pas vers la sauvegarde de ce monument qui risquerait de sombrer dans l'oubli au fond d'une casemate, lâchement détrôné au profit d'un vague pot de fleurs. Le souhait des quelques survivants de l'Amicale des chars et blindés est que le FT de Maubeuge reste en place sur sa butte. Il a besoin d'être sablé, repeint, restauré, à moindre coût. Le monument a été classé dans les *Chemins de la Mémoire* afin d'assurer sa pérennité. Aux toutes dernières nouvelles, le char resterait en place, le mémorial également, mais le problème de la restauration du FT demeure posé.

Capitaine (H.) Francis Josse (via internet, le 28 juillet)

FV Voici cet appel diffusé. Nos nombreux lecteurs de la région Nord auront à cœur de se motiver. Contacts :

J. Edart, rosette des Sarts, 59600 Maubeuge. 03.27.62.80.45. jacques.edart@orange.fr

F. Josse, résidence Saint-Just, 2/22 rue Saint-Just, 59000 Lille. 03.62.52.47.03 ou 06.18.03.31.51. jossef@numericable.fr

TRIBUNE LIBRE

1940 : pas une promenade militaire, mais pas 1914 non plus !

Je voudrais apporter ma modeste contribution à votre *Tribune libre* et, sans aucune pédanterie, m'efforcer de tordre le coup à deux idées reçues que je regrette de voir ressortir dès qu'il s'agit de la campagne 1939-1940.

1 - Les pertes de la campagne de mai-juin 1940

Je ne puis qu'engager vos lecteurs à prendre connaissance de l'intéressante étude du docteur Jean-Jacques Arzalier parue dans l'important recueil *La campagne de 1940 [ouvrage évoqué dans GBM 77, p. 7]*. Ils y découvriront que le chiffre si souvent cité de 120 000 morts comprend :

- les civils morts dans les hôpitaux militaires ;
- les prisonniers morts en captivité ;
- et même, selon certains décomptes, les pertes de l'armée de Vichy entre août 1940 et novembre 1942.

C'est donc un minimum de 50 000 qu'il y a lieu de retrancher du sacro-saint total de 120 000. Les pertes de mai-juin 1940 se situent dès lors entre 60 000 et 70 000 tués, ce qui est déjà considérable pour 40 jours de combat. On peut d'ailleurs rapprocher ce chiffre des pertes allemandes : 45 000 morts environ (27 000 tués et 18 000 disparus) qui démontrent à l'évidence que la « campagne à l'Ouest » ne fut pas une promenade militaire.

2 - La comparaison des pertes avec 1914-1918

C'est une autre tarte à la crème que de prétendre que les pertes de mai-juin 1940 dépassèrent en instensité tout ce qui avait pu se produire en 1914-1918. Entre le 10 août 1914 (début des combats) et le 13 septembre, pendant la bataille des frontières suivie de la bataille de la Marne, l'armée française a perdu la bagatelle de 329 000 hommes tués et prisonniers (rapport de Louis Marin à la chambre des députés, 1919), soit environ 235 000 tués en moins de cinq semaines de combat (grâce en soit rendue à notre glorieux état-major). Comme l'on dit familièrement, il n'y a pas photo avec 1940, même si l'on retient le chiffre controuvé de 120 000 morts. Dans la réalité, le rapport est de un à trois ou quatre.

Etienne Daburon, 75002 Paris

Chars et matériels de l'armée des Alpes

Je suis à la recherche d'informations sur les unités françaises de chars ayant participé à la bataille des Alpes entre le 10 et le 25 juin 1940. Je possède une photographie prise avant les combats représentant deux chars Renault FT (l'un armé d'un canon de 37 mm et l'autre d'une mitrailleuse Hotchkiss), prise dans la région de Menton, unité inconnue. Je pense à une unité dont je possède une photo de l'insigne (groupement de chars de combat alpins ?). Avez-vous des informations sur le sujet ? Savez-vous quels unités en particulier ont stationné dans la région de Menton en juin 1940 ? Merci encore pour votre revue très instructive. J'ai énormément apprécié l'article sur les transmissions de GBM 77. À quand un article sur les véhicules de l'armée des Alpes ?

M. Laurenti (via internet, le 27 juillet)

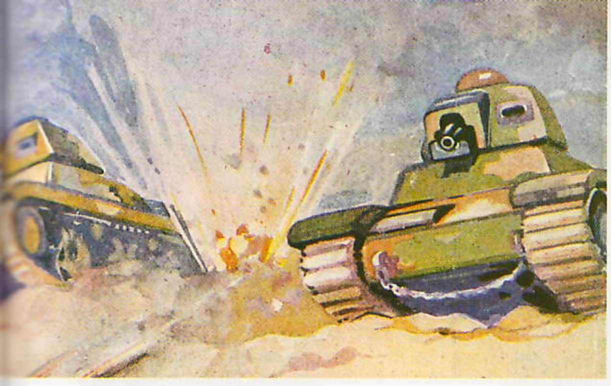
FV Désolé de ne pouvoir répondre à des enquêtes personnelles de ce genre, mais il existe des lieux de dialogue privilégiés pour cela, que sont les sites internet. Sur la question des unités et des opérations, il vous faut absolument vous rendre sur **armée de terre française 1940** (www.atf40.fr) qui est exactement ce que vous pouvez désirer. Les administrateurs sont des spécialistes passionnés et disposent d'une remarquable documentation sur les ordres de bataille, les organigrammes, les historiques, etc.

Armée de Terre Française 1940
Veuillez Sélectionner
Veuillez Sélectionner
Armée de Terre Française 1940
ATF 40
http://www.atf40.fr/

Quant aux matériels de l'armée des Alpes, voilà un sujet fort intéressant, avec des véhicules spécifiques (semi-chenillés, chasse-neige, etc., ➡ *page 79*), et de belles pièces d'artillerie de montagne. Nous y viendrons, avec la complicité de spécialistes alpins.

Une AMR 33 bien observée

C'est avec plaisir que je vous présente ma dernière réalisation. Vous l'avez reconnue, il s'agit de l'AMR 33 (Retrokit 1/72) du 15e RDP, type à suspension à bloc de caout-



Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM
(Détail de la couverture de La Science et la Vie, janvier 1940)

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

chouc, figurant dans votre livre *Les automitrailleuses de reconnaissance*, tome 1. J'ai lu avec intérêt le dernier numéro de **GBM**. Ma réflexion a été : « *j'aurais voulu en être !* » Au-delà du matériel, il y a vraiment les hommes... Drôle d'époque, mai-juin 1940. Merci pour tous ces témoignages.

Olivier Herman (via internet, le 10 septembre)

Quand GBM croise MILITARIA

Je profite de mes vacances pour vous écrire enfin et vous féliciter pour **GBM** auquel je me suis abonné dès le premier numéro sorti. Pour un passionné par l'armée française de 1940, **GBM** est mon magazine « *rien qu'à moi* », sans étoiles blanches ni croix noires, sans Indo... Principalement collectionneur d'uniformes, je reste aussi un inconditionnel de *Militaria Magazine*, dont le numéro 194 vient de croiser **GBM** 78 sur une petite route du Nord.

Je m'explique : j'ai écrit en septembre 2001 dans MM 194, un article sur le 509^e RCC (de Maubeuge) en 1939-40, dans lequel figuraient en illustration quelques coiffures de tankistes sur une trappe de pilote d'un char Hotchkiss H 39. Cette pièce avait été trouvée dans un fossé près de Noyelles-sur-Escaut (environs de Cambrai).Je me suis toujours demandé à quelle unité appartenait ce char et pensait à un isolé d'une unité de la 1^{re} armée. Quelle ne fut pas ma surprise de découvrir l'article de Stéphane Bonnaud dans le dernier **GBM** et de m'apercevoir que le H 39 n° **40 472** du 14^e BCC avait été détruit par là le 19 mai 1940. En examinant les deux photos de la page 72, on s'aperçoit que le volet inférieur du pilote n'est plus présent sur le char (c'est le seul H 39 détruit visible sans cette trappe) et qu'un Allemand marche sur ce volet arraché sur la photo du haut. Je suis presque sûr que la plaque blindée montrée dans MM 194 est celle figurant dans **GBM** 78. Pour confirmer cette hypothèse, on voit sur les photos que les impacts reçus à l'avant par le H 39 n° **40 472** proviennent d'un tir de la gauche en regardant le char. Or, mon volet présente un impact d'un tir venant de la même direction ; et il n'a pas été démonté d'un H 39, le bras a bien été arraché avec deux impacts d'obus, tout comme celui du char du lieutenant Robin...

Ceci n'est que pour la petite histoire, et je gage que les routes de mes deux revues préférées se croiseront encore... Longue vie à **GBM**.

Laurent Delplace (via internet, le 12 août)

FV Petite histoire, ou fragment d'Histoire ? Il est assez fantastique, voire inespéré, de pouvoir situer avec autant de précision un morceau d'acier arraché en 1940 au char du lieutenant Robin, et arraché en 2007 à l'anonymat. C'est une récompense de plus pour **GBM** que de permettre, grâce à l'acuité de ses lecteurs, de telles retrouvailles. Il y a plus d'émotion dans ces objets inanimés que nous ne le soupçonnons généralement.

Le Hotchkiss de Robin, décidément...

J'ai été très intéressé par votre article sur le 14^e BCC dans **GBM** 78. Je suis né à Marcoing et j'ai vécu dans ce village. J'avais 13 ans en 1940 et j'ai connu les événements que vous citez, en particulier Crèvecœur-sur-Escaut, Les Rues-des-Vignes et Marcoing. J'ai d'ailleurs fait quelques modestes recherches sur les combats qui se sont déroulés dans ce secteur en mai 1940. J'ai vu les restes de la bataille quelques jours plus tard (votre récit m'a apporté bien des précisions). J'ai été passionné par le récit de Robin et en particulier par le fait qu'il a été blessé et soigné à l'hôpital militaire de Marcoing. Ce fut un très grand établissement (l'HOE n° 3), dont j'ai écrit l'histoire.

J'ai pu ainsi retrouver dans les archives :

Robin Joseph, 14^e BCC, lieutenant entré le 19 mai. Fracture du bras droit. Sorti le 8 septembre, libéré.

Savina Pierre, soldat, entré le 19 mai. Plaies multiples. Sorti le 14 juillet, prisonnier.

J'ai toutefois relevé une petite erreur : Robin indique que son char a été détruit à Marcoing, alors que cela s'est passé à Masnières, au carrefour du chemin vicinal et de la RN 44 (à la sortie du village). Marcoing est à 2 km de cet endroit.

Daniel Debut (via internet, le 6 septembre)

... Et celui d'Aiby, à présent le « *Da qiu feng* »

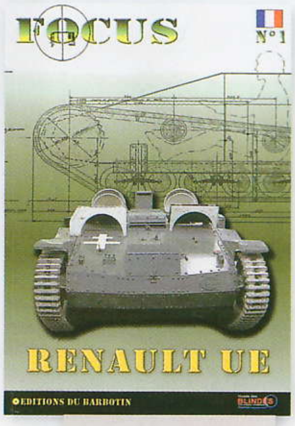
Bravo pour votre article sur le 14^e BCC. Concernant le nom en chinois du Hotchkiss H 39 n° **40 486** du capitaine Aiby (**GBM** 78 page 69), vous écrivez que la traduction littérale « *grand automne phénix* » est plutôt obscure. Il se trouve que le troisième caractère chinois écrit dans sa forme abrégée correspond à DEUX caractères ayant la même prononciation *feng* : « le phénix » et « le vent ». La suite des trois caractères, se prononçant *da qiu feng*, se traduit donc par « grand typhon d'automne ». Joli surnom pour un char d'assaut.

André Fabre (professeur de langues O', via internet)

Matériel français conservé aux USA

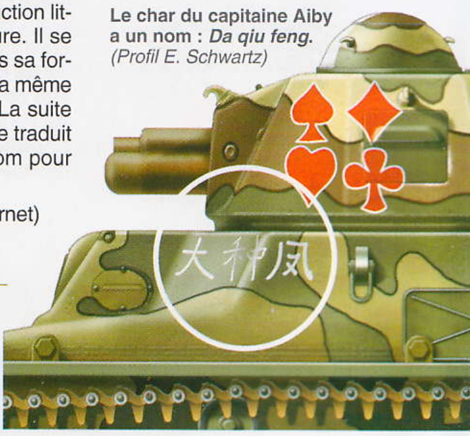
Rentrant de vacances aux États-Unis, j'ai eu l'occasion de visiter le musée de la base d'Aberdeen Proving Ground. C'est une collection en majorité exposée en extérieur, manquant de moyens mais disposant d'une grande quantité de pièces dont certaines extrêmement rares. On peut y voir, nous concer-

L'impressionnant 194 GPF *(article dans GBM 75)* **du musée d'Aberdeen.** *(Photo Ch. Vallier)*



Vient de paraître
RENAULT UE (Focus n° 1)
de Pascal Danjou

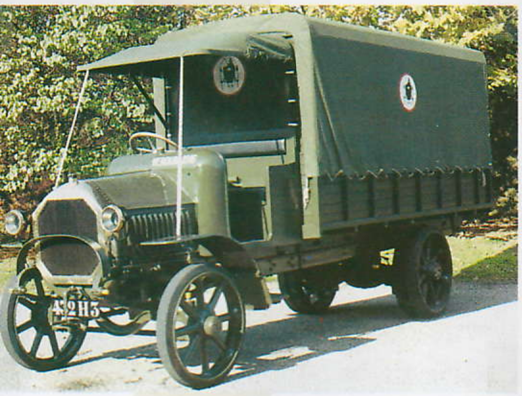
Ce petit ouvrage, au format usuel des *Trackstory*, sort à point nommé pour accompagner la nouveauté Tamiya. Le principe de la collection *Focus* est d'associer un historique du véhicule (illustré de photos d'époque) à un *photoscope*, très précieux pour les maquettistes notamment, réalisé grâce aux collections du musée des blindés de Saumur. La célèbre chenillette de ravitaillement Renault UE, adoptée en 1931, est ainsi passée au crible de l'objectif photo, de même que sa remorque. Petite prime à la fin de l'ouvrage, de beaux profils d'Eric Schwartz et quatre photos d'une autre UE préservée (à Trieste), dans une rare version avec casemate de mitrailleuse.
Éditions du Barbotin 2007



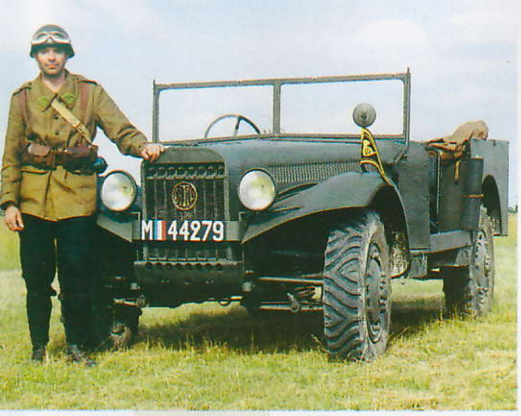
Le char du capitaine Aiby a un nom : *Da qiu feng*.
(Profil E. Schwartz)

www.collect-world.com
VENTE PAR CORRESPONDANCE
FORCES OF VALOR, 21th CENTURY TOYS, ATTACK HOBBY KITS,
HELLER, ELITE FORCE, SOLIDO-VEREM
KUBELWAGEN TYPE 82 Normandie 1/32 = 20.95 € - JUNKERS 87B-STG1 1/72 = 18.95 €
Sarl collect-world - l'aubinière - 61800 MONTSECRET
Tél / Fax : 02 33 96 02 79 - Port : 068 3000 430

ILS SONT DANS CE NUMERO...



Le camion Peugeot type 1525 *(étudié pages 72-78)* **préservé par la Fondation Berliet.** *(DR)*



Le tracteur d'infanterie Latil M7 T1 *(étudié pages 8-17)* **de Patrick Wagner. Son matricule est rigoureusement exact, il s'agit bel et bien du châssis n° 236 065, dûment frappé M 44 279 sur le longeron. La tenue de chasseur porté de 1940 que Patrick a revêtu sur cette photo, non moins exacte et conforme, vient de faire l'objet d'un article détaillé dans Militaria Magazine 266 (du mois dernier), numéro indispensable à tous les passionnés de 1940 (avec en plus, ce qui ne gâte rien, un article sur le 21^e^ GRDI).**

nant, un Renault R 35 récemment restauré (et bénéficiant d'un toit), un Somua S 35 dans le même état mais exposé dehors, un impressionnant 194 GPF, le seul connu, malheureusement en mauvais état mais complet, et un plus classique canon de 75 mm modèle 1897. Lecteur assidu de la nouvelle version d'*Histoire de Guerre* (**GBM**), je profite de cet envoi pour vous féliciter de la très grande qualité de votre travail.

Christophe Vallier (via internet, le 6 août)

FV Merci de cette contribution spontanée à **GBM**, et des félicitations que vous adressez à l'équipe. Nous publierons vos photos au fur et à mesure, en commençant par le 194 GPF. Tous nos lecteurs peuvent ainsi nous adresser des photos pour participer... Pour notre part, voici deux véhicules restaurés ayant trait aux sujets développés dans ce numéro-ci.

155 C modèles 1915 et 1917

Dans **GBM** 77, vous présentez le canon de 155 C Schneider comme tirant à douille, pour ensuite évoluer en *modèle 1917* tirant à gargousses. Or, dans le *règlement provisoire de manœuvre* approuvé le 1^er^ mars 1916, aux pages 8 et 9, il y a deux chapitres : l'un pour les matériels faisant usage de douilles, l'autre pour les matériels à obturateur plastique utilisant les gargousses. Il est donc possible que les deux types de culasse aient été mises en service dès le début des fabrications, pour ensuite sélectionner le modèle le plus pratique à l'usage.

Claude Gadchaux, 31470 Fontenilles

FV Vous soulevez un point intéressant, qui est celui de l'existence d'un matériel *avant* son millésime d'adoption. Car la désignation « *modèle 1917* » pour celui à gargousses est sûre. Mais vous apportez la preuve que le matériel à gargousses est mentionné avant la fin de l'année 1916. Cependant, existait-il le 1^er^ mars ? Votre manuel est une 2^e^ édition *mise à jour au 20 décembre 1916*. Quant à envisager la fabrication simultanée de deux versions distinctes, elle ne me paraît pas industriellement fondée : l'on sort d'abord, dans l'urgence, le matériel « *modèle 1915* » tirant à douille tel que le prototype existe, puis l'on met au point aussitôt que possible le matériel à gargousses, qui consomme moins de matière première et simplifie les approvisionnements.

Le Sud-Est attend... et s'impatiente

Au vu des trois premiers tomes d'*Hommes et ouvrages de la Ligne Maginot*, j'étais rassuré sur la teneur et la qualité du quatrième, annoncé depuis des années, et qui doit être consacré à la fortification du Sud-Est. Mais l'attente est venue, et la déception aussi. Sans aucune explication, la parution de ce Tome 4 est remise aux calendes grecques. Vos raisons sont sans doute excellentes et fondées, mais ne concernent que vous. Je vous ai fait confiance et la déconvenue est à la hauteur de ma passion.

Sans mettre en cause la qualité de vos parutions, excellentes, voilà que vous me demandez de vous suivre dans une nouvelle parution sur le matériel français, avec **GBM**. Qui me prouve que vous ne déciderez pas de l'interrompre pour suivre une nouvelle lubie ? Le doute s'est installé.

Jacques Poncin, 06230 Villefranche-sur-Mer

FV Que ces mots font mal. La situation du Tome 4 est la suivante : les auteurs, Alain Hohnadel, Jean-Yves Mary et Jacques Sicard, ont parfaitement accompli leur travail, j'ai tout en mains, j'ai même *trop* en mains : de quoi faire probablement 500 pages là où l'ouvrage ne devrait en comporter que la moitié environ. La maquette est en cours. Si je délègue aujourd'hui le dossier pour aboutir, vous n'aurez pas, en fin de compte, le livre que vous attendez, formant série avec les trois autres. Il sera très bien aussi, mais il n'aura pas la même « patte ». Or, je souhaite lui garder cette marque de fabrique, mais je n'ai pas (pour l'instant) le temps de my replonger. Les auteurs sont au courant de la situation. Les lecteurs aussi, à présent. Que tous gardent espoir, nous y arriverons.

Armement français pas mort en 1940

Mille fois bravo pour votre magazine, il est vraiment super. Je crois que ni le courage des combattants français, ni la qualité de l'armement français ne sont responsables de la défaite de 1940. [...] Avez-vous regardé le matériel américain de la Seconde Guerre mondiale ? Le char Sherman est une sorte de mélange de M3 Grant/Lee et de Somua S 35 en plus grand avec en plus un canon de... 75 mm modèle 1897, parfois remplacé par une autre pièce. Le canon de 155 mm Long Tom est en réalité un 155 GPF français amélioré. L'infanterie américaine utilisait des mortiers de 60 et de 81 mm comme les Français et aussi beaucoup de semi-chenillés qui font penser aux Citroën-Kégresse. On peut trouver d'autres exemples de similitudes de matériels et de méthodes d'organisation entre les deux camarades de combat.

Le matériel français a non seulement été copié par les Américains, mais aussi utilisé en grand nombre par l'armée allemande sur tous les fronts. C'est la preuve que ce n'était certainement pas de la camelote. Le matériel français n'est pas mort en 1940.

Enfin, je me réjouis qu'une célèbre firme japonaise de modèles réduits commence à produire des blindés français. Ils sont remarquables et j'ai acheté les maquettes du char B 1*bis* et de la chenillette Renault UE.

Votre revue est magnifique, bonne continuation.

Alain Delcourt (Belgique, via internet, le 25 août)

FV Merci de ce compliment à **GBM**, et merci de votre enthousiasme pour le matériel français. En matière d'armement et d'automobile, comme en tous autres domaines, les nations s'influencent mutuellement, et il est vrai que la France a rayonné et rayonne à bien des égards. Pour la période de 1940-41, vous ne citez pas la charge creuse et la bazooka, vous auriez pu. À côté de cela, nous avons emprunté quelques très bonnes choses à l'étranger (par exemples, les tous terrains à roues multiples Laffly sont nés du brevet autrichien Hollos, et les Gnôme & Rhône 800 AX2 à roue de side motrice doivent ce dispositif à la Belgique). L'important à nos yeux est de remettre en perspective le matériel français qui, techniquement, prend place en effet sur le podium des meilleurs, mais que les tragiques événements de 1940 ont occulté. Son arrivée dans le catalogue Tamiya (en espérant bien sûr d'autres modèles, tout dépendra de leur succès commercial) est un signe très positif, après une aussi longue absence.

EBR de la Légion, spéciaux « sable chaud »

Félicitations pour votre revue, bien conçue et très détaillée. Au sujet de la couverture d'*Historama* (courrier **GBM** 78 page 4), il s'agit d'une photo prise durant le raid effectué par le 1^er^ REC en 1958 de Constantine à Tamanrasset aux fins d'essais de cet engin en terrain sablonneux (certains des EBR étant équipés de huit roues à pneumatiques) et de résistance du matériel à la chaleur. Quid de l'« AM 40 P » dont vous parlez ? Ne s'agirait-il pas de l'AM 201 ? Merci.

Gérard Himber, 80150 Crécy-en-Ponthieu

FV Absolument : la « voiture spéciale 201 » et l'« AM 40 P » ne font qu'une. Nous lui consacrerons bientôt un article complet dans **GBM**.

LU (et apprécié) SUR LE FORUM MINITRACKS

FORUM
MINITRACKS
&
TRACKSTORY
Le forum de Minitracks
Le forum des passionnés des petites échelles
Forum Portail Calendrier FAQ Rechercher S'inscrire On

Centré sur le maquettisme à petite échelle (1/72 et proches) — et aussi très *France 40* — le site de Pascal Danjou a tout récemment changé d'hébergeur et de charte graphique. On le trouve à présent sur minitracks.forumpersos.com. Mais le contenu y est bien sûr le même qu'auparavant, très vivant. Nous ne résistons pas au plaisir de publier cette intervention fort sympathique dans un fil de discussion consacré à... **GBM** 78 :

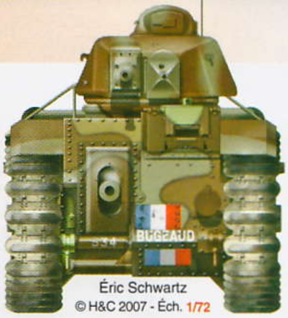
Les sujets de GBM sont « fichés »

« De mieux en mieux, cette revue ! Elle mérite le titre en couverture " le magazine de l'inédit " car j'ai rarement vu dans une publication autant d'articles sur des engins que je n'avais encore jamais vus ailleurs : des " panzer papier " à la française, un camion francais de 14-18 (Renault EG), le 220 mm de Bange... Et je peux le prouver : pour mieux retrouver ma doc, je rentre les revues sous des « fiches » enregistrées dans mon ordi. Et bien, je n'ai pas depuis longtemps dû créer autant de nouvelle fiches ! »

GBM ambitionne de permettre, à chaque nouveau numéro, la création de nouvelles références. Que dites-vous du Dingo français, ou de la VBCP Renault 40 R ?

CHARS B, L'ENQUÊTE SE POURSUIT

Deux interventions dans ce numéro, qui soulignent la difficulté de la tâche entreprise.



Le *Bugeaud* devient l'image-mascotte de cette rubrique.

Éric Schwartz
© H&C 2007 - Éch. 1/72

Tout d'abord, Roger Avignon, à qui tous nous devons la plus grande part de nos connaissances sur l'histoire opérationnelle des chars B, évoque la prudence du chercheur, et nous transporte aussi un certain 15 mai 1940, non loin de Stonne... Suivons-le.

Des chars B, et un souvenir du Vivier

Je trouve **GBM** très bien fait, avec en plus la qualité du papier, des photographies et des dessins. Et j'ai été très impressionné en finissant de lire la page 34 du numéro 77, par le sérieux coup d'encensoir dont vous m'avez gratifié, ainsi que dans l'éditorial de la page 4. Je vous en remercie, il efface un peu de toute la peine que je me donne sur ces questions de chars B.

Mais les difficultés ne sont pas encore aplanies, loin de là. Il reste (sans entrer ici dans le détail) :

— au *46e BCC*, plusieurs numéros qui ne s'assemblent toujours pas avec les noms. En outre, un char *Beauséjour* a existé (distinct du *Beaumanoir* qui, d'ailleurs, s'écrit en un seul mot, du nom de Jean de Beaumanoir, héros du combat des trente, livré en 1352, où trente Bretons vainquirent trente Anglais) ;

— au *28e BCC reconstitué*, toujours 19 noms et numéros à rapprocher ;

— l'affaire du char *Calais* et de la 349e CACC (entre parenthèses, confirmation du char **516** comme étant bien l'*Augon*, du capitaine Marcilly) ;

— les fameux *Faidherbe* **483** *et* **537**, déjà commentés dans vos colonnes ;

— enfin, les chars *Condé*, dont tout laisse penser qu'il y en a eu, non pas deux, mais trois.

Je vous adresse des notices détaillées sur tous ces points encore obscurs et sur lesquels, malheureusement, il n'est pas possible de conclure.

Dans un tout autre ordre d'idées, j'ai lu avec beaucoup d'attention l'article sur le **12e GRCA**. Cela m'a rappelé quelques souvenirs personnels de ces journées terribles : le matin du 15 mai 1940, maréchal-des-logis, je me trouve au Vivier, avec mon 2e peloton, 2e escadron moto du 93e GRDI (3e DINA). C'est alors que quelques officiers du 12e GRCA (10e CA), avec leur lieutenant-colonel, arrivent dans le dos de mon peloton. Derrière eux, des cavaliers à pied attendent. Je m'approche. Les officiers me disent qu'ils vont s'installer sur ma position et pas sur une autre. Après une courte discussion, les nouveaux arrivants maintiennent leur établissement sur les positions de mon peloton : c'est une injonction. Je ne l'entends pas de cette oreille, le ton monte entre le lieutenant-colonel Crémière et moi, mais j'ai le dernier mot : « *Établissez-moi un ordre de relève qui me permettra de partir* ». Et le chef de corps du 12e GRCA, pas content, de s'exécuter. Mon peloton plie alors bagages et part pour le carrefour des Molières... C'était il y a soixante-sept ans ce dernier printemps.

Roger Avignon

FV Permettez-moi de profiter de cette tribune pour vous remercier à nouveau, au nom de tous les lecteurs de **GBM**, de tout ce que vous faites pour la meilleure connaissance des chars B et, en général, de la période 1939-40, dont vous nous parlez avec tant d'exactitude et de précision, comme si c'était hier. Je consacrerai le nombre de pages nécessaires, dans un tout prochain numéro de **GBM**, à votre exposé sur les énigmes des chars B, le tout bien entendu avec, autant que possible, les photographies appropriées.

De beaux appareils de la 4e DCr

Sans prétendre faire avancer la question, ce qui serait bien orgueilleux de ma part, je vous adresse un petit lot de photographies de chars B du 46e BCC, du moins je le présume, du fait de quelques numéros bien identifiables (le n° **399** et le n° **736** plus tardif). J'ai essayé d'identifier le nom peint sur la tourelle : c'est proche du *Lt d'Harcourt* mais cela ne correspond pas exactement. Petit détail d'unifomologie, sur cette photo, le quatrième homme debout en partant de la gauche a quelque chose sur ses pattes de collet. Cela ne semble pas être des pattes cousues, mais juste des numéros ou des boutons.

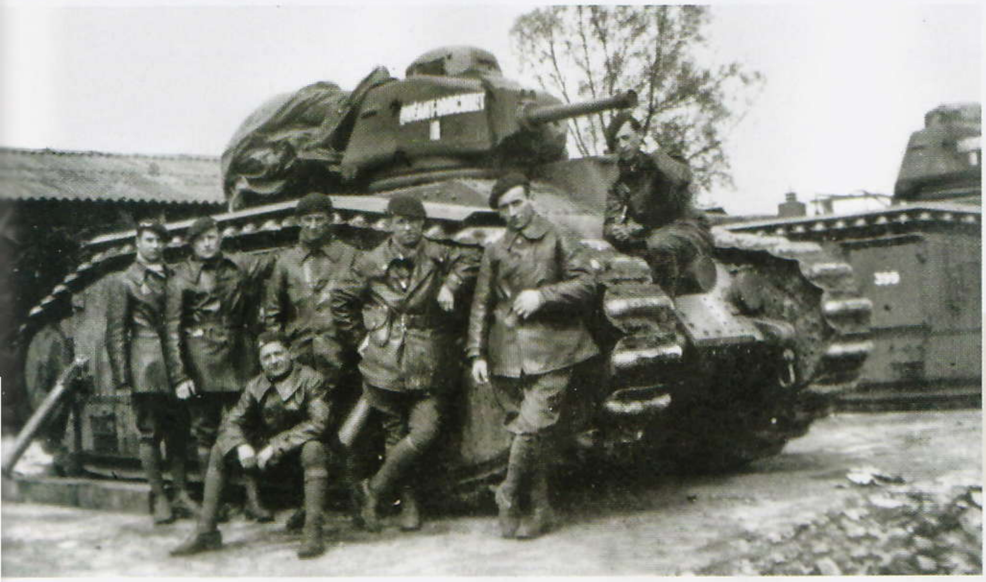
Mes félicitations pour le travail effectué

Luc Ronce (via internet le 6 août)

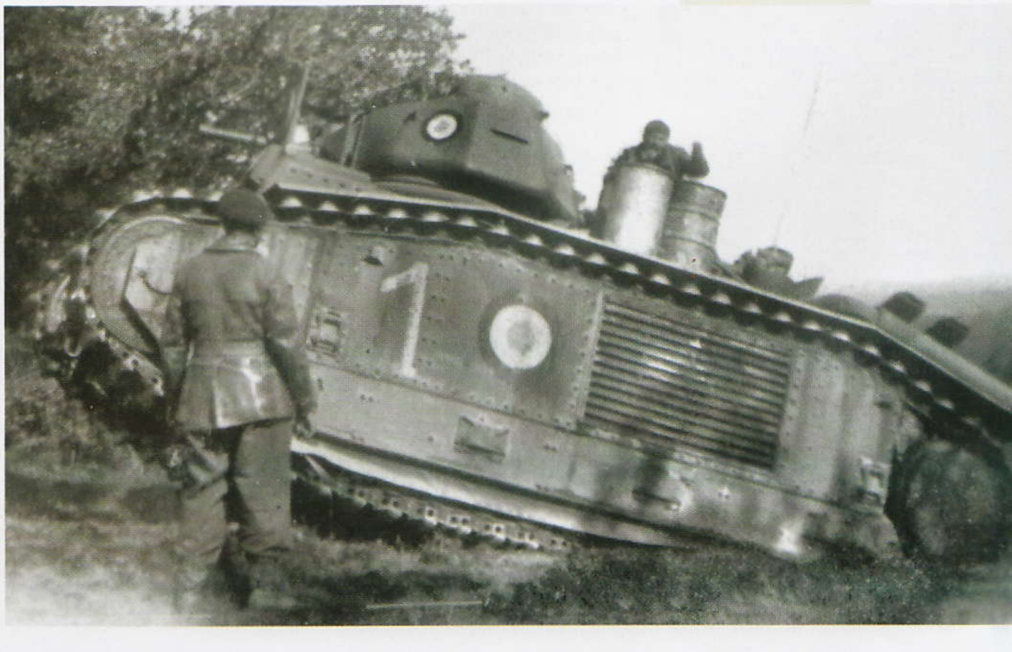
FV Chacun est le bienvenu dans les colonnes de **GBM**, à tous égards et sur tout sujet en rapport avec notre passion commune. Pour faire avancer la question des chars B, rien de tel que de nouveaux documents photographiques. Et les vôtres sont très bons.

Sur le premier document publié, l'un de vos chars est le **400** *Quéant-Drocourt* (→ **GBM** 77, liste page 29 en haut, et page 34, 2e colonne). Cet appareil a été sans doute rebaptisé avant mai 1940, car il fait partie des chars mystérieux, dont on ne trouve nulle trace sous le nom d'origine. Au second plan, on distingue le **399** qui est à l'époque (mais on lit mal) le *Noyon*, futur *Sampiero Corso* à bord duquel disparut le commandant Bescond, chef de corps du 46e BCC, le 17 mai 1940 durant l'attaque vers Montcornet.

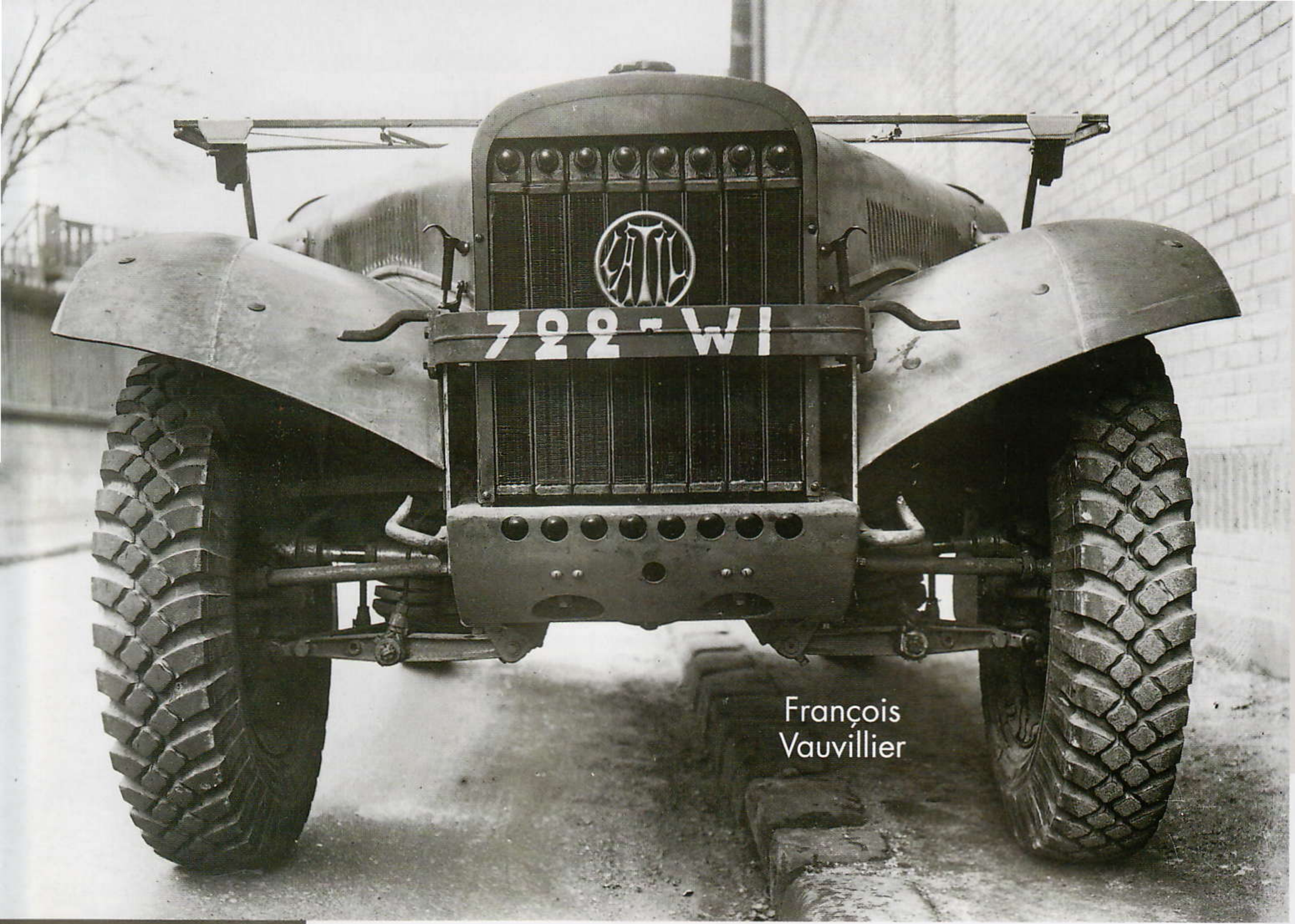
Sur la seconde photo, aucune énigme, mais une très belle illustration d'un char par ailleurs connu : le **736**, « 1 » de la compagnie Bibes du bataillon 46/47 (→ **GBM** 77, liste page 33 en bas). Grâce à votre communication, le voici magnifiquement illustré.



Côte-à-côte, le 400 *Quéant-Drocourt* et le 399 *Noyon*, du 46e BCC. Cette belle photographie nous donne l'occasion d'attirer l'attention de nos lecteurs sur les changements de nom de certains chars B. Les noms étaient donnés de manière à former des séries thématiques homogènes par lot de 35 chars. Mais, du fait du rééquipement en trois étapes du 37e BCC, les séries se sont trouvées rompues. Ensuite, au sein de chaque bataillon, l'on a cherché à les rétablir suivant le thème dominant, d'où ces changements qui ne simplifient pas les choses.



Le 736 de la compagnie Bibes en juin 1940.
(Coll. Luc Ronce)



LE TRACTEUR D'INFANTERIE

François
Vauvillier

Si l'expression *design industriel* avait eu un sens en 1939, elle aurait trouvé dans le plus petit des Latil — véhicule militaire fin et racé — un support idéal.

En matière de véhicules à adhérence totale, Latil doit sa notoriété au célèbre tracteur lourd **TAR** [1]. Depuis 1925, le constructeur de Suresnes a développé parallèlement la gamme **TL** (pour *tracteur léger*), elle aussi à quatre roues motrices et directrices, qu'il décline à partir de 1935 en **TZ** (six roues motrices) pour faire face à la concurrence de Lorraine et surtout de Laffly. Mais ces véhicules sont relativement massifs. Or, depuis 1934, la concurrence s'est positionnée aussi dans le domaine du tout terrain « léger », d'une puissance ne dépassant guère les 50 chevaux [2]. Alors que ce secteur est très prometteur, surtout à partir de 1937 avec des perspectives de commandes militaires énormes liées au réarmement, Latil ne peut en demeurer absent. Un « *petit tracteur* », comme l'on dit à Suresnes, s'impose : ce sera le Latil **M7 T1**, qui voit le jour en 1938.

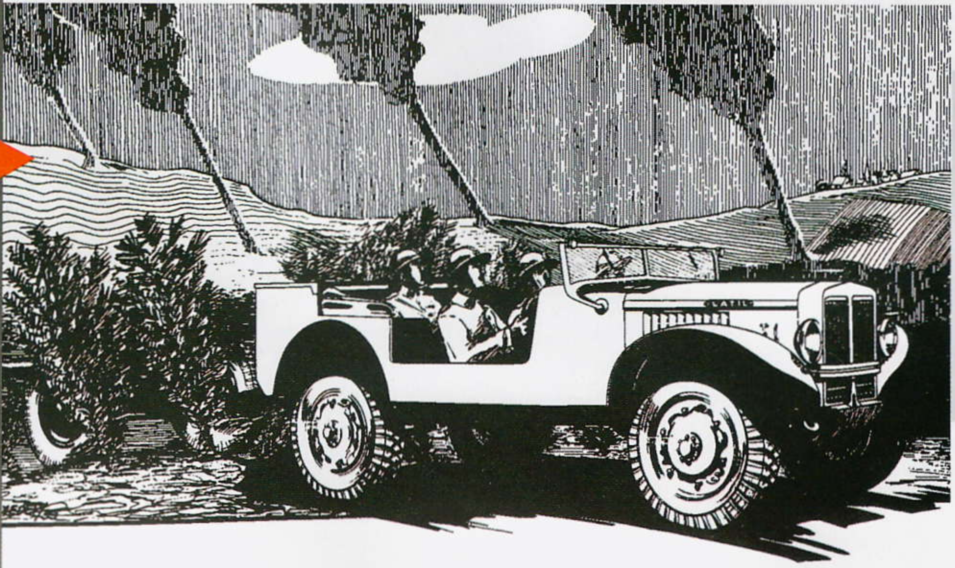
L'approche militaire du « petit tracteur »

À compter de 1934, l'état-major de l'armée (EMA) cherche à définir un « *tracteur d'infanterie* » qui permettra,

---

[1] ➠ *Les tracteurs Latil TAR en 1914-1918* (GBM 77).

[2] ➠ *Lorraine 28* (GBM 74) et *Laffly S 15 R* (GBM 75).



Ce dessin du bureau d'études Latil préfigurant le M7 T1 en version tracteur de 25 antichar présente une notable particularité : son radiateur large et séparé en deux moitiés verticales. Cette caractéristique sera retenue sur d'autres versions du M7 T1, détaillées dans notre prochain numéro. *(Coll. F.V.)*

SITUER LE SUJET
dans son contexte :
traction du 25 antichar

1934-40 **Renault UE et UE 2**
Chenillette de ravit. d'infanterie

Documentation de base :
Focus* n° 1 *(éd. du Barbotin)

1938-40 **Laffly V 15 T**
Tracteur léger de cavalerie

Documentation de base :
***Charge Utile* n° 13**

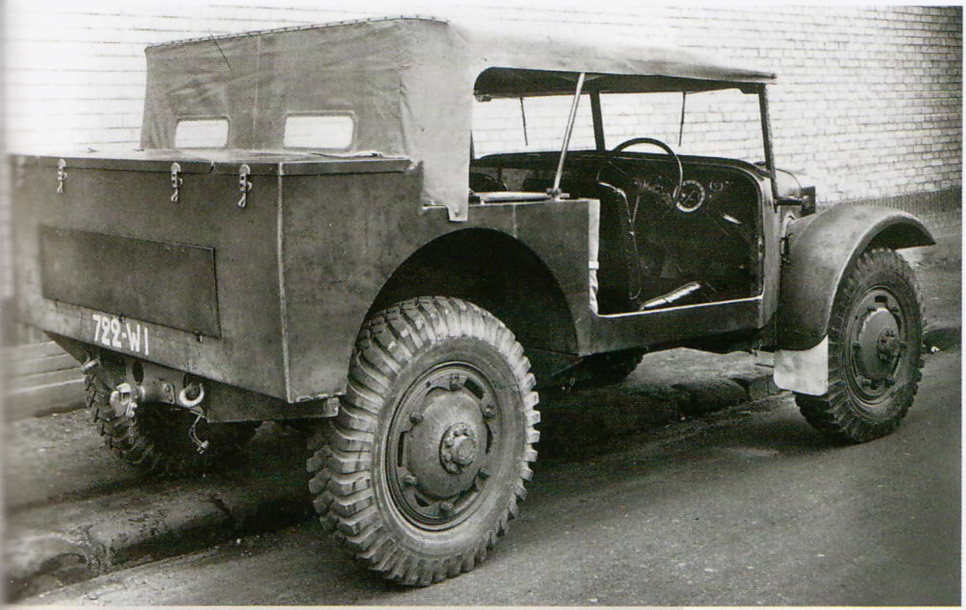
DANS CE NUMÉRO

1938-40 **Latil M7 T1**
Tracteur léger d'infanterie

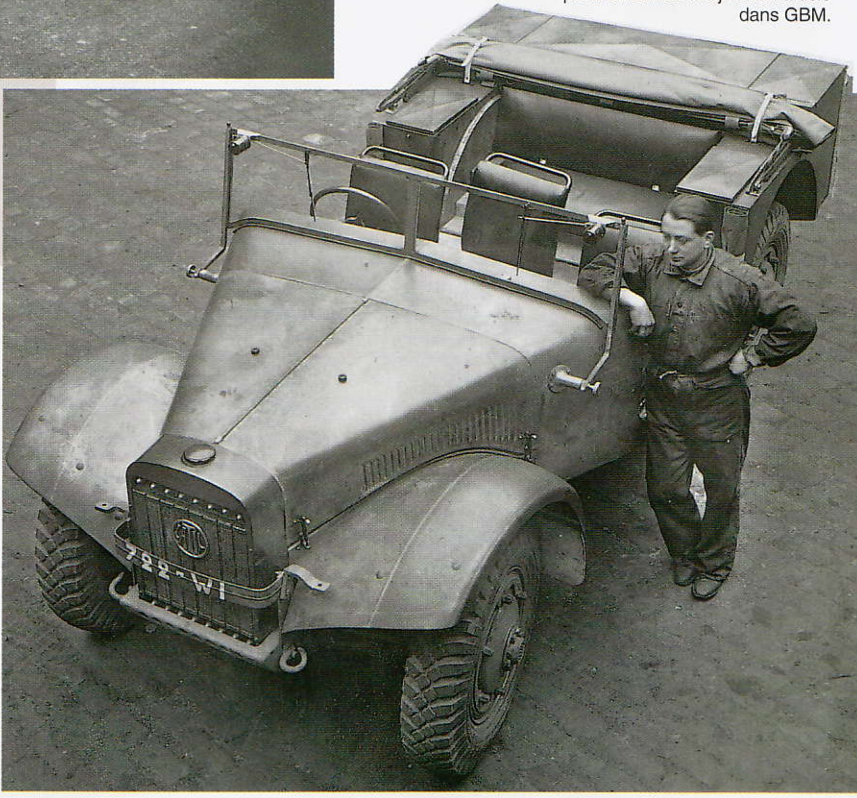
1939-40 **Unic TU 1**
Tracteur d'infanterie polyvalent

Documentation de base :
***L'Auto sous l'uniforme*, p. 194**

LATIL M7 T1

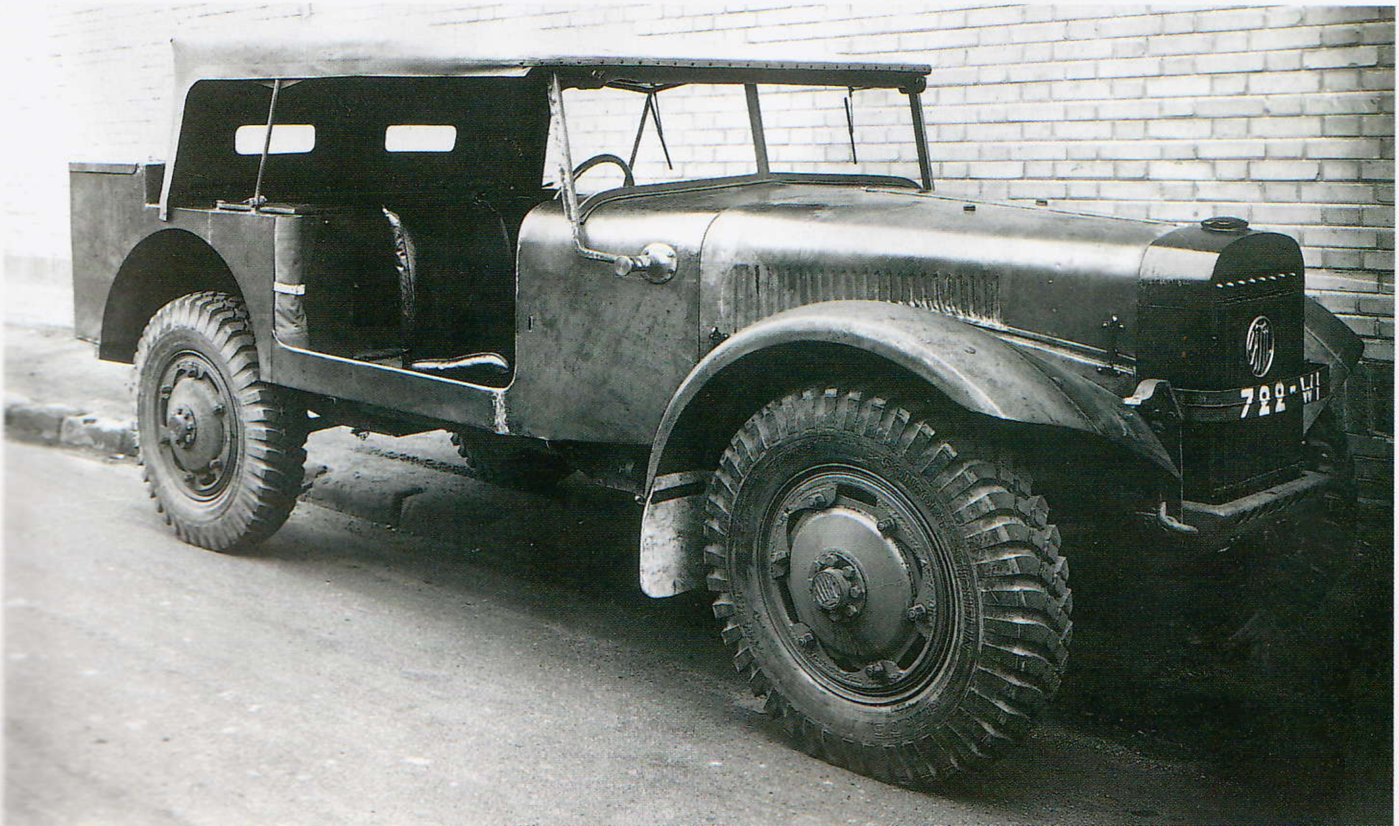


Première séance photo (1938) pour le prototype du « *petit tracteur* », comme l'on appelle couramment le M7 T1 chez Latil. La silhouette du véhicule, non peint mais portant l'immatriculation temporaire 722 W 1, est fixée, sobre et élégante. La disposition des sièges — trois devant dont celui du centre légèrement orienté, une banquette à deux places à l'arrière — ne sera pas modifiée. *(Coll. F. Vauvillier)*



non seulement la traction du canon antichar de 25 mm tout nouvellement adopté [3], mais aussi le transport, en tous terrains, de ses servants et d'un approvisionnement initial en munitions. Car la chenillette Renault UE, modèle 1931, ne répond que partiellement aux données du problème : les servants n'y trouvent pas place. De plus, le problème se complique par le fait qu'il faut rechercher deux types distincts de tracteurs légers, l'un destiné à doter des unités motorisées antichars homogènes (nécessitant des tracteurs *rapides* à aménagement très spécifique), et l'autre à s'intégrer aux gros bataillons marchant à pied (tracteurs plus lents genre chenillettes ou « chevaux mécaniques »). Pour cette seconde catégorie sera finalement adopté un petit tracteur semi-chenillé bien conçu, l'**Unic TU 1** [4], à la carrosserie simpliste mais répondant par sa polyvalence à la majorité des besoins de l'infanterie.

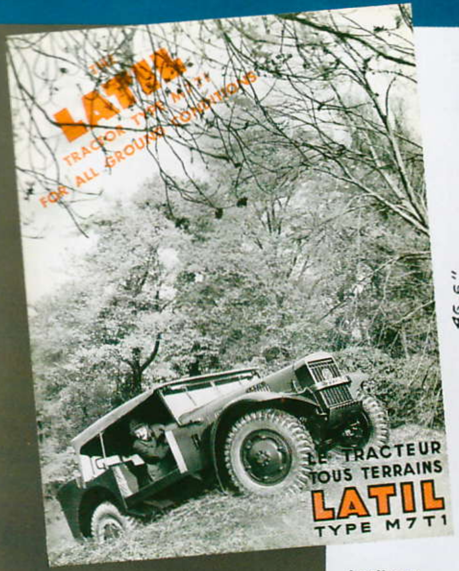
Quant au tracteur *rapide*, il se voit défini comme un véhicule à quatre roues motrices, capable d'atteindre 60 km/h, pouvant transporter cinq hommes dont le conducteur et 250 kg de munitions et matériel divers. Ce matériel futur, très spécifique contrairement au précédent, répond autant aux souhaits de l'infanterie, qui veut en doter ses *compagnies divisionnaires antichars*



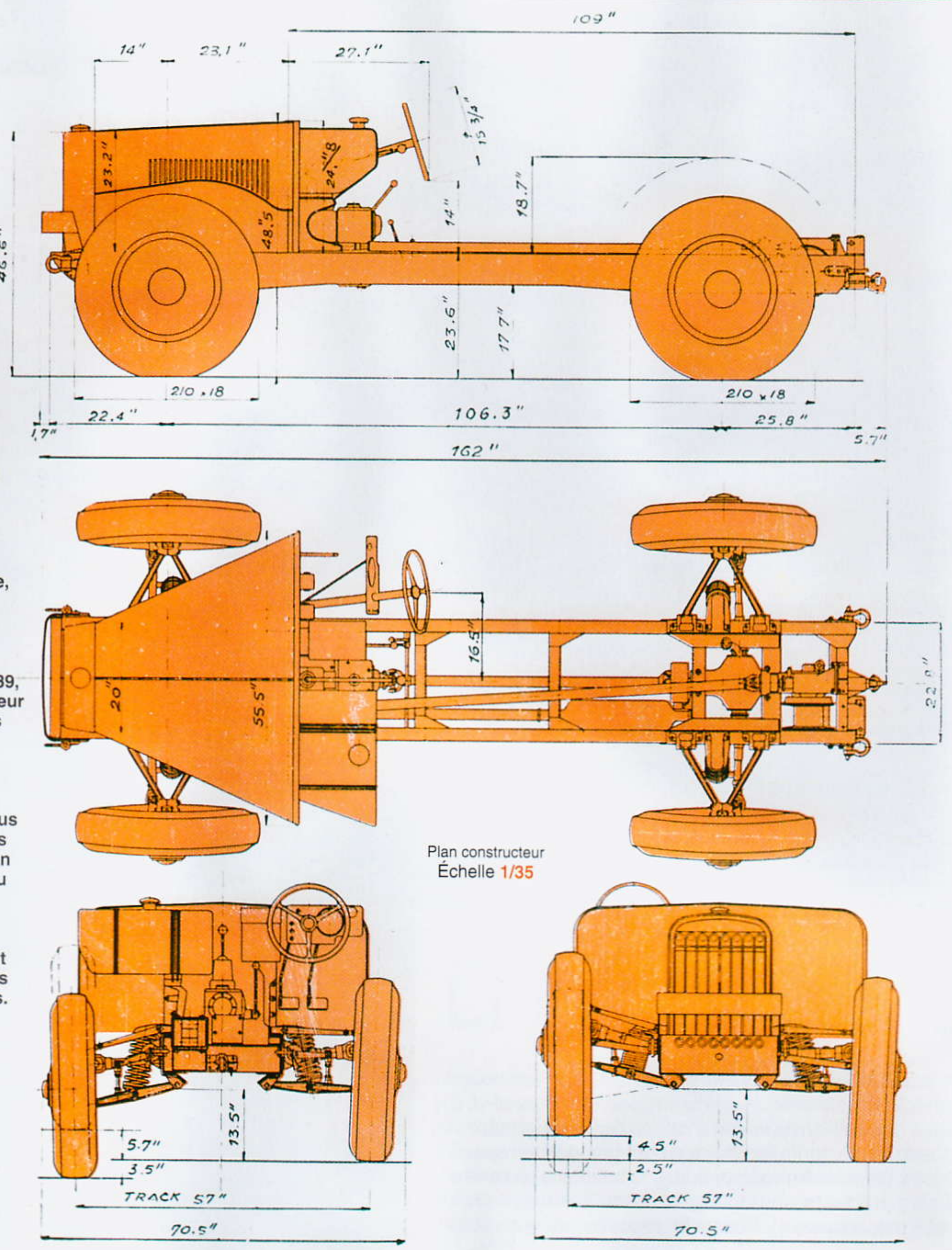
---

[3] ➡ *Le canon antichar de 25 modèle 1934* (GBM 77).

[4] ➡ page 46 de ce numéro. Ce véhicule fera prochainement l'objet d'un article dans GBM.



Latil est présent à l'étranger avant-guerre, surtout en Belgique et en Grande-Bretagne. En juillet 1939, le constructeur de Suresnes édite deux versions (français et anglais) du prospectus quatre-pages décrivant son tout nouveau M7 T1. Ceci explique que le plan ci-contre soit coté en pieds et en pouces. *(Coll. F.V.)*



Plan constructeur
Échelle 1/35

SITUER LE SUJET
chez son constructeur :
production Latil 39-40
(gammes principales en production lancée)

DANS CE NUMÉRO

Gamme M7 T1
Tracteurs légers quatre-roues

Gamme M2 TL 6
Tracteurs moyens quatre-roues pour génie et armée de l'air
Documentation de base :
***L'Auto sous l'unif.*, pp. 153, 224**

Gamme M2 TZ
Tracteurs moyens six-roues pour DCA et artillerie navale
Documentation de base :
***L'Auto sous l'unif.*, pp. 212-213**

Latil TARH 2
Tracteur lourd quatre-roues pour artillerie et dépannage
Documentation de base :
***L'Auto sous l'unif.*, p. 219**

Gamme des véhicules routiers
(achèvement des marchés)
Documentation de base :
***L'Auto sous l'unif.*, p. diverses**

(CDAC) type Nord-Est motorisées (une par DI motorisée), qu'à ceux de la cavalerie, laquelle les destine aux *escadrons divisionnaires antichars* (EDAC) des DC et des DLM.

En dehors du **Bernard TT 4**, envisagé un instant pour cet emploi, deux concurrents se présentent dans la catégorie : le **Laffly V 15 T** [5], qui emporte les suffrages de la cavalerie, et le **Latil M7 T1**, favori de l'infanterie.

Le prototype Latil aux essais

Ayant fait l'objet d'une commande par l'armée, le prototype du petit tracteur Latil se présente à Vincennes à la fin de l'année 1938. Comparé à son concurrent le V 15 T qui vient de franchir le seuil de l'adoption, le M7 T1 est « *un peu plus haut et un peu plus léger, mais son empattement est sensiblement plus grand* ». Sa carrosserie comporte elle aussi cinq places, mais toutes face à la route : trois à l'avant, le siège du milieu légèrement orienté vers la gauche pour permettre une position acceptable, sans que les jambes du passager butent sur la boîte de vitesses et le réducteur, et une banquette à deux places à l'arrière. Le personnel, assis sur le fond de caisse, souffre d'une visibilité médiocre.

Après avoir été soumis au même programme d'essais que son prédécesseur immédiat, le nouveau véhicule fait l'objet d'un jugement mitigé : « *le tracteur Latil M7 T1 se rapproche beaucoup comme performances et commodité d'emploi du tracteur Laffly V 15 T ; il lui est cependant, en général, un peu inférieur sauf pour la consommation en carburant qui est nettement meilleure. Bien que sa conception générale soit théoriquement meilleure que celle des véhicules Laffly, elle donne pratiquement de moins bons résultats au point de vue résistance.* » (CEMA Vincennes, 16 mars 1939)

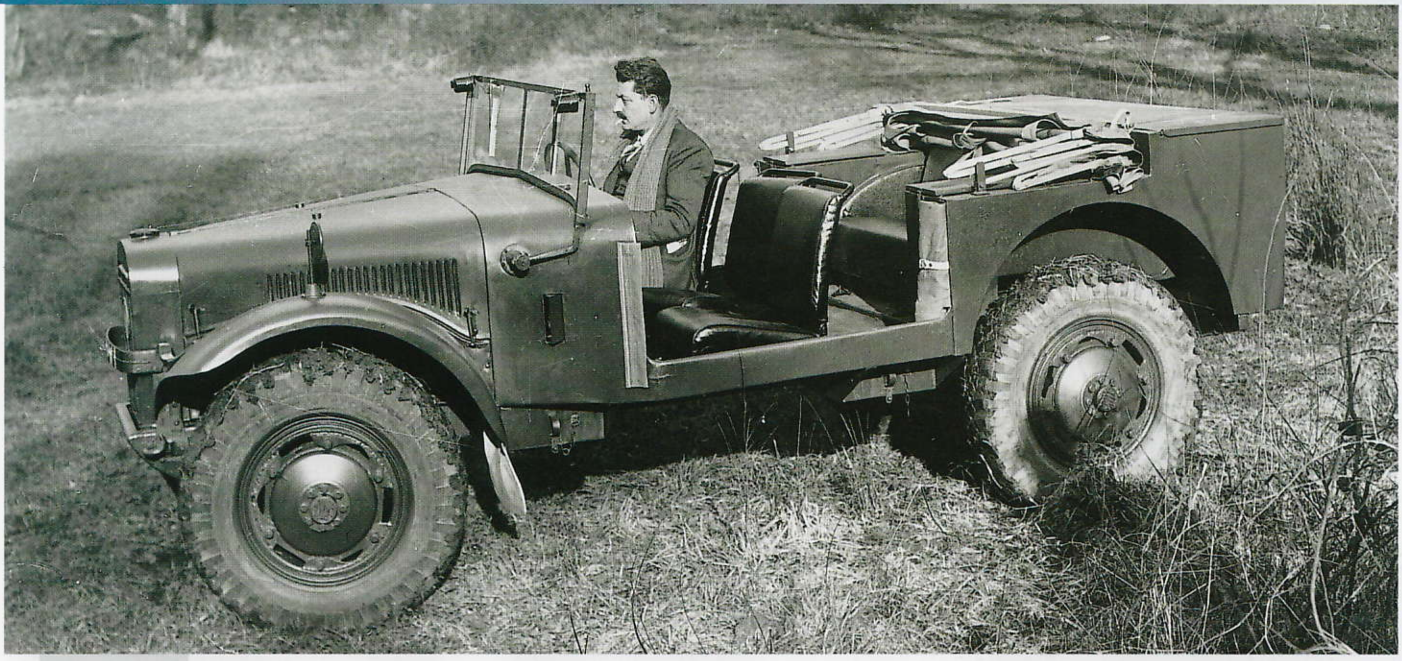
Un peu de technique

Quelle est donc cette « *conception générale théoriquement meilleure* » ? Pour y répondre, nous utiliserons ces extraits du *Traité de technique automobile*, eux-mêmes basés sur le rapport de la commission de Vincennes : « *les tracteurs tous terrains Latil sont établis sans le secours d'aucune licence étrangère ; ils sont toutes roues motrices ; comme sur les véhicules Laffly, les roues avant ne sont motrices qu'à volonté* [...] *Par rapport aux Laffly, les Latil présentent les différences de principe suivantes :*

La suspension est organisée de telle sorte que les roues se débattent en restant parallèles à elles-mêmes : roues indépendantes par parallélogramme. Cette solution ménage les pneumatiques, mais elle présente le gros

---

[5] article détaillé dans *Charge Utile* n° 13.



Ces deux documents sont extraits de la série ayant permis au constructeur d'illustrer (après retouches) le prospectus de quatre pages consacré au Latil M7 T1. Il s'agit toujours du prototype, auquel il manque notamment les phares. Les crevés de capot sont ici au nombre de 24 : la ventilation du moteur posera des problèmes tout au long de la carrière du M7 T1, à en juger par la succession des versions que l'on peut observer à cet égard. Notons aussi le décrochement entre les coffres et la malle arrière, les compas de support de la capote restant visibles. La conduite est à droite, comme le prévoit le cahier des spécifications.
(Coll. F. Vauvillier)

inconvénient de multiplier les articulations : quatre articulations par roue au lieu d'une ; deux joints de cardan dont un coulissant pour l'arbre amenant le mouvement.

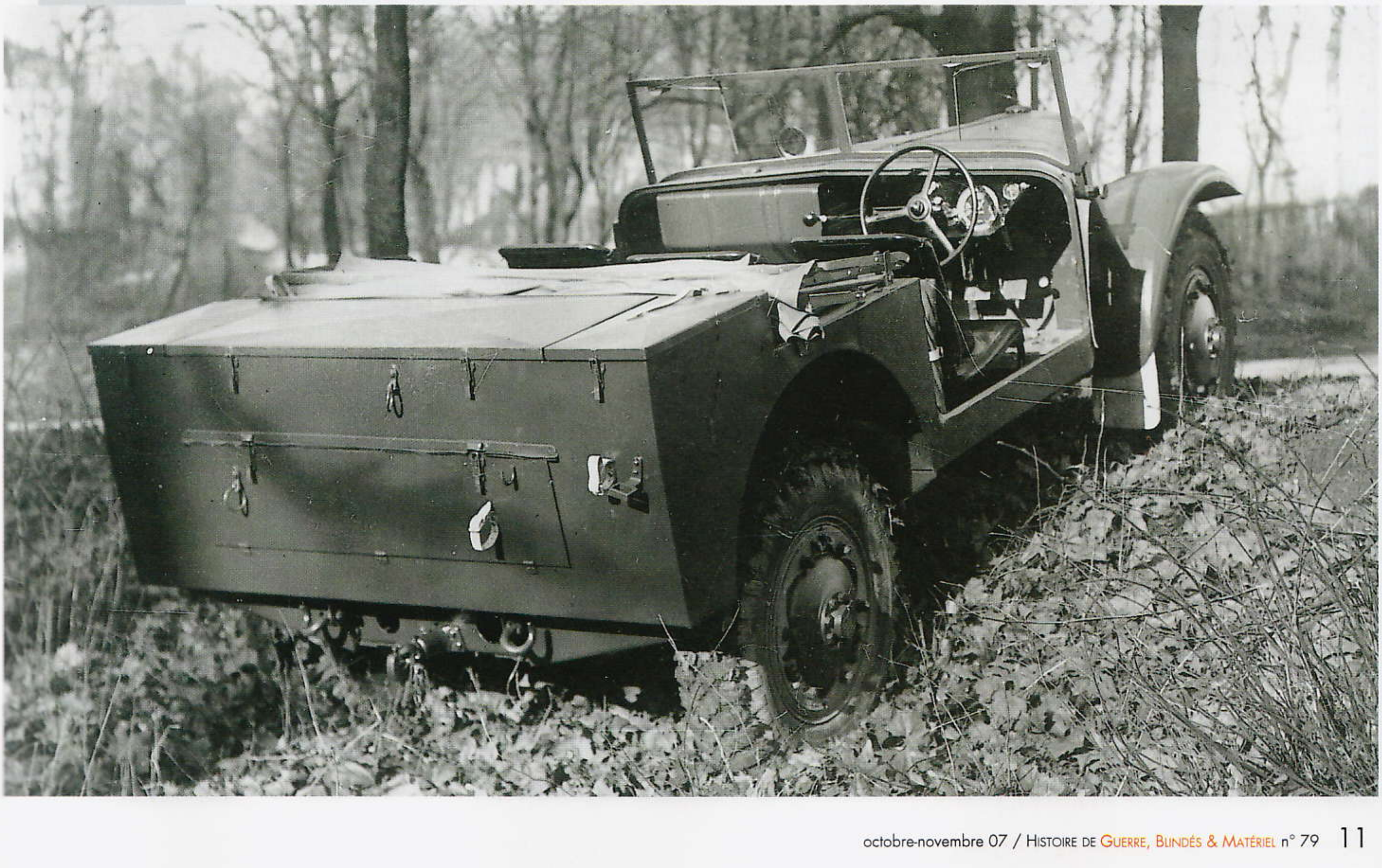
Il y a un différentiel avec dispositif de blocage par essieu ». Et de conclure que le Latil M7 T1 est « *beaucoup plus vulnérable* [que le Laffly V 15 T] *à la boue en raison des nombreuses articulations et joints supplémentaires nécessités par l'organisation de la suspension des roues.* » Enfin, le treuil dont il est muni « *n'est pratiquement d'aucune utilité : il est trop peu puissant pour être utilisé sans mouflage et il n'y a pas de place disponible pour des agrès dans le véhicule.* »

Des commandes massives, mais tardives

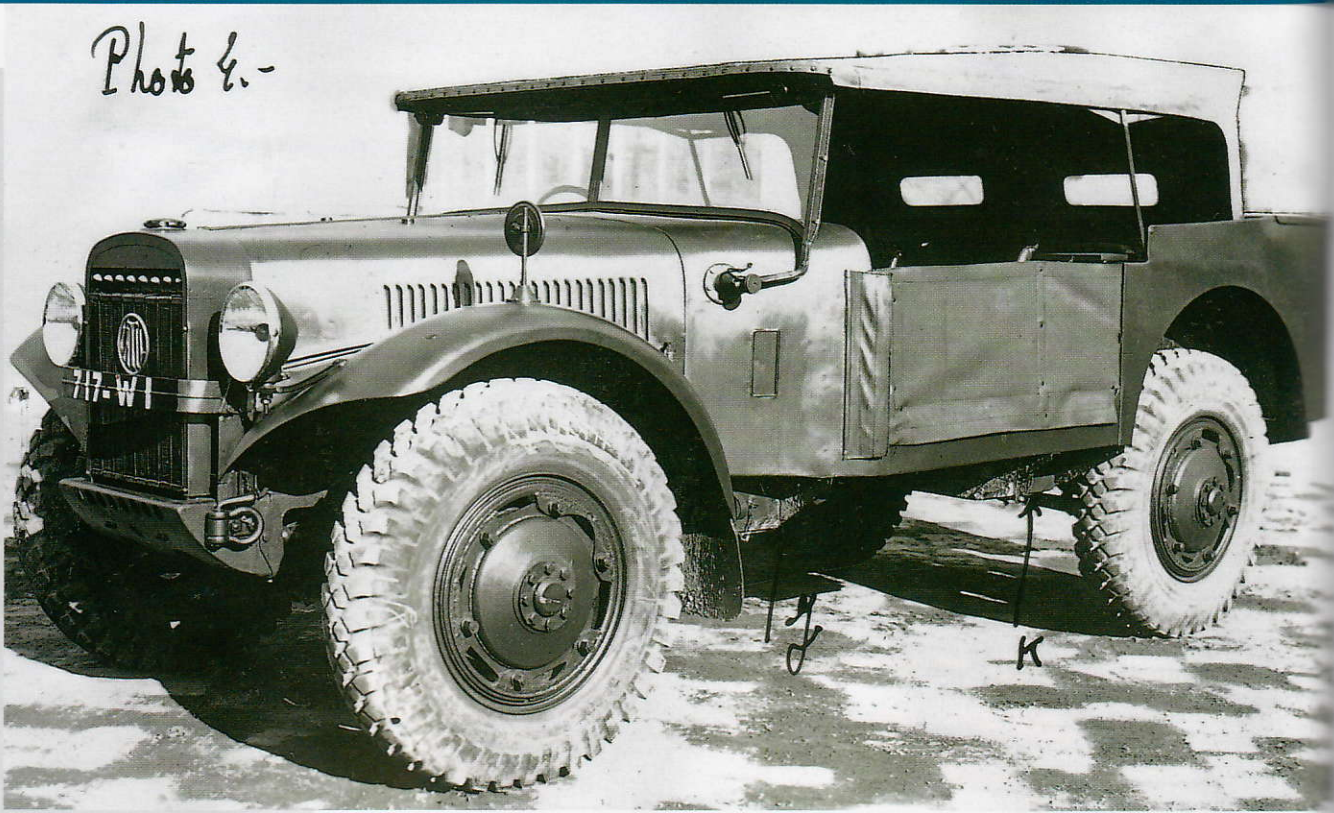
Sans attendre la fin des essais du prototype, la direction de l'infanterie manifeste un vif intérêt pour le petit tracteur Latil, qu'elle concrétise en demandant le 3 février 1939 à l'EMA l'achat de 175 exemplaires destinés aux sept CDAC des DI motorisées. Simultanément, la direction du génie en demande 310 ex. avec appareil dérouleur (➠ *détails dans notre prochain numéro).* Mais l'expérimentation du prototype Latil M7 T1 n'est pas encore terminée et « *ces commandes ne devront pas faire l'objet de tractations avec le constructeur avant son adoption définitive par l'EMA* » (4 février 1939).

La commission de Vincennes rend son rapport favorable le 16 mars. L'affaire peut passer au stade industriel et, fin mars, Latil prévoit, « *si nous recevions les marchés* », la livraison des 10 premiers M7 T1 dès septembre 1939, pour atteindre une production de régime — de temps de paix — de 70 ex./mois en mars 1940 et achever les 485 premiers tracteurs fin juin 1940.

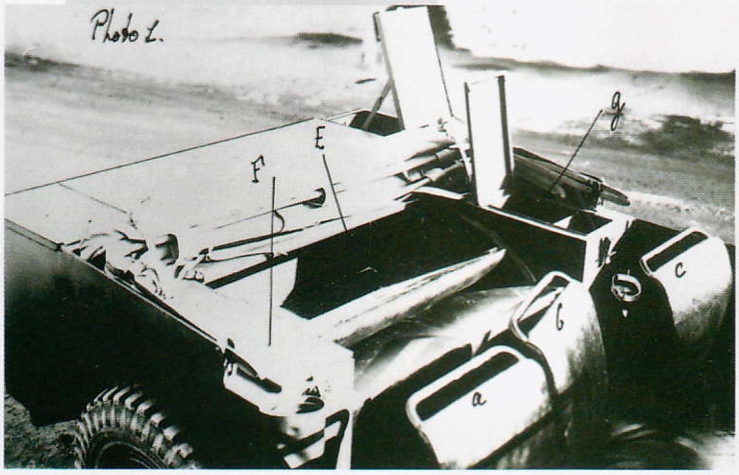
Mais les deux marchés initiaux pour l'infanterie et le génie ne seront notifiés que les 20 et 25 septembre 1939 respectivement, alors que les commandes de guerre viennent d'être passées à Latil (17 septembre) : 400 nouveaux tracteurs de 25 mm antichar à livrer en première urgence, suivis d'un volant d'entretien de 100 ex./mois — plus des « *besoins nouveaux* » estimés à 2 500 autres

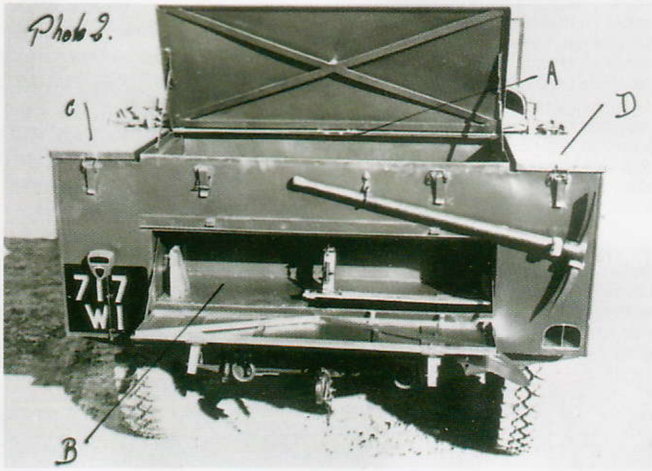


Le prototype modifié (paroi soudée masquant le support de la capote, phares installés), tel qu'il se présente à Vincennes fin 1938, immatriculé 717 W 1. Les portières en toile sont fermées, mais il n'est pas prévu de rideaux permettant l'obturation complète de l'habitacle. La fixation de l'aile et de la lame de protection de radiateur sera modifiée sur le modèle de série.

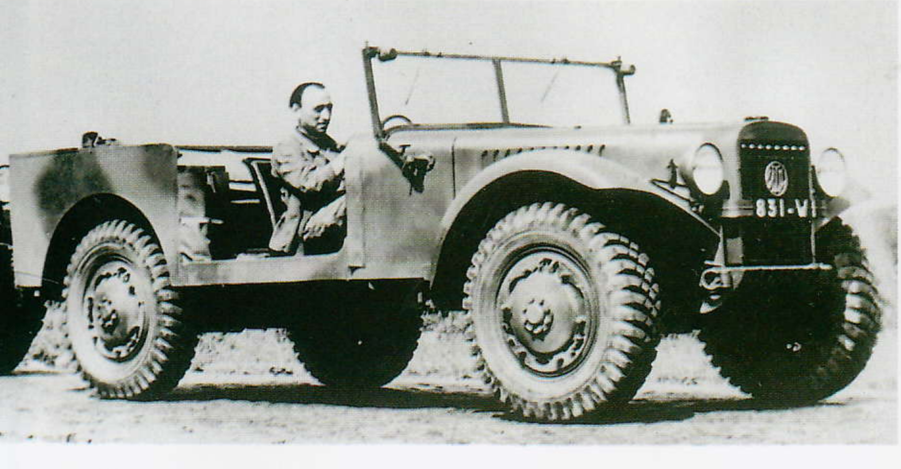


Ci-dessous. **Détails des coffres et des sièges.** *(Coll. F.V.)*





Dans le courant de 1939, le prototype modifié du Latil M7 T1, repeint en camouflé, est présenté en Belgique sous l'immatriculation temporaire 831 W 1. Les crevés de capot (au nombre de onze, larges) viennent d'être changées, pour un essai non concluant. *(Coll. F. Vauvillier)*



en seconde urgence —, tracteurs du génie non compris.

Plus ambitieuse encore est la suite du programme, fixée le 24 avril 1940 : à partir de janvier 1941, le Latil M7 T1 devait être seul retenu dans la catégorie des tracteurs de 25 mm à quatre roues motrices, et sa production de régime passer de 100 à 300 ex./mois, grâce au renfort de **Simca**[6], ce dernier devant assurer la moitié de la production. Ce grand projet industriel ne connaîtra hélas aucun début d'exécution.

Les sorties et la mise en service

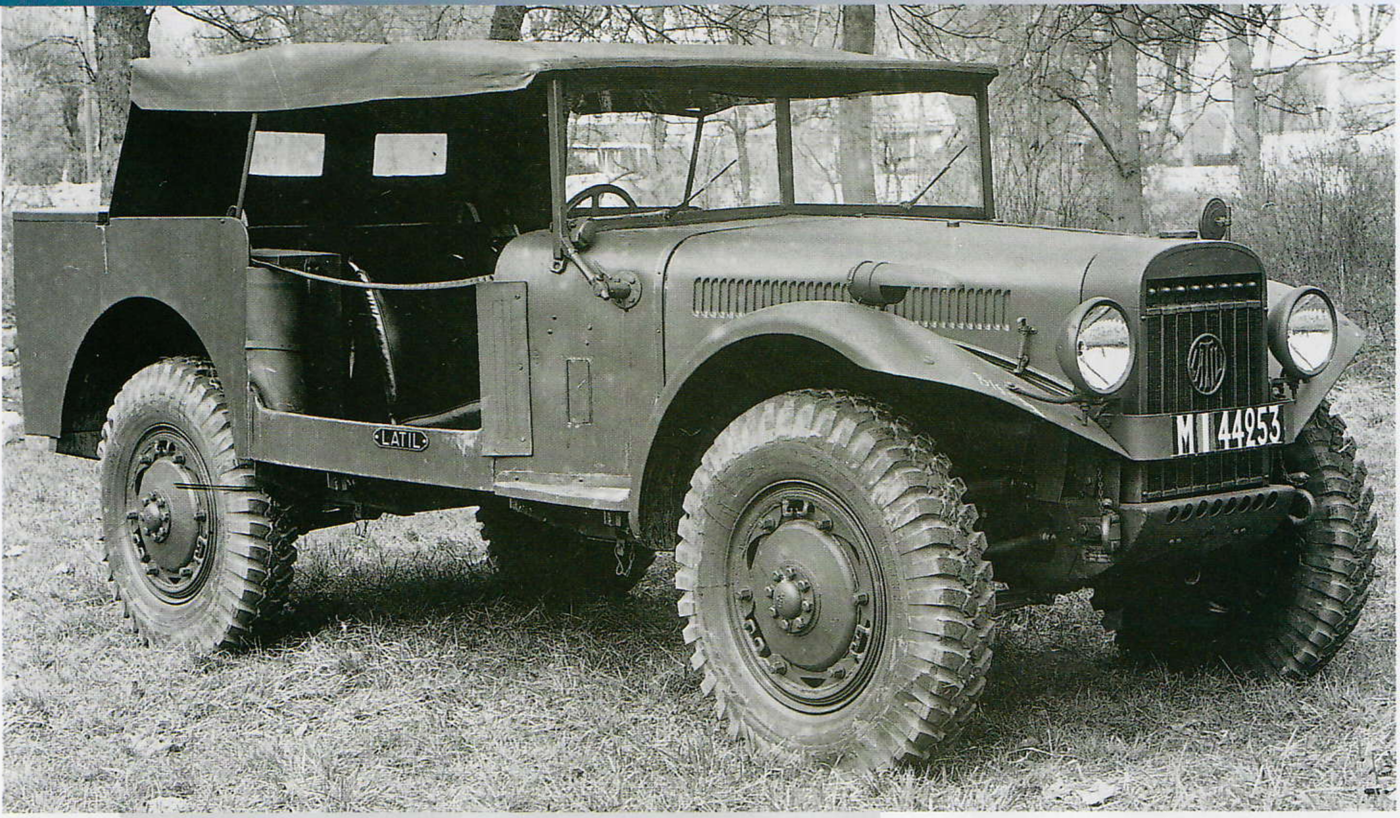
Les commandes massives de septembre 1939 surviennent au moment où l'usine de Suresnes, comme toute l'industrie française, se trouve soudainement désorganisée par une grave pénurie de main d'œuvre du fait de la mobilisation, et par des difficultés d'approvisionnement en aciers spéciaux. Si bien que les premiers M7 T1 de série, après avoir été un temps espérés pour décembre 1939, puis programmés pour janvier 1940, ne sont effectivement livrés qu'en mars (49 tracteurs). En avril en sont livrés 44 autres.

Au lieu d'être attribués, comme cela avait été initialement prévu, aux CDAC des DI motorisées[7], les 72 premiers tracteurs Latil M7 T1 sont destinés, à titre pro-

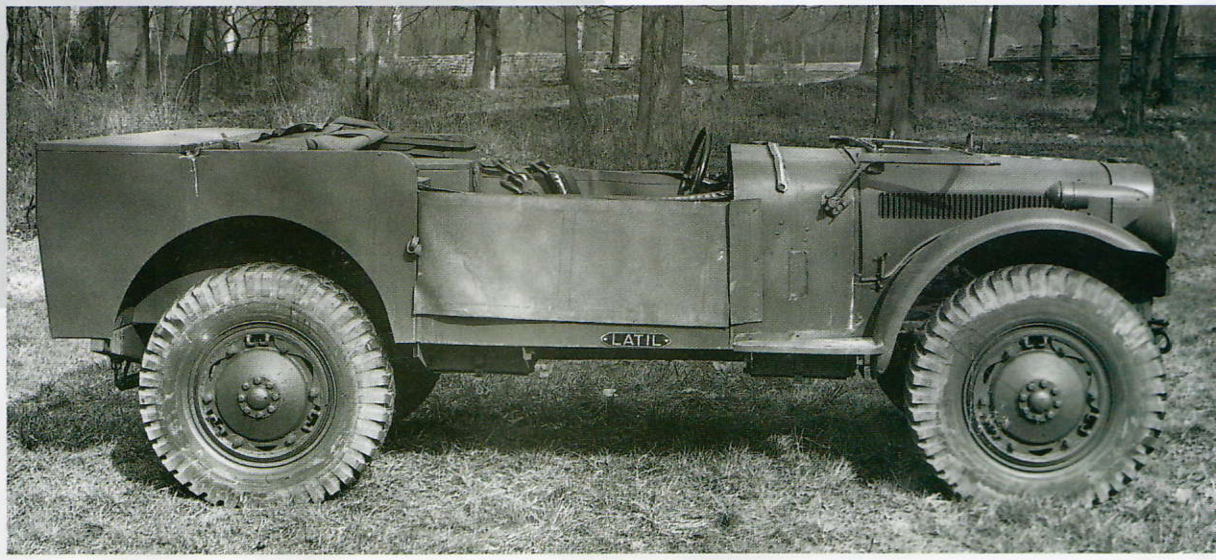
---

[6] Qui est alors la filiale française de Fiat. En septembre 1939, son directeur H.-T. Pigozzi avait bien proposé la production à Nanterre du petit *Autocarro Leggero* CL 39, puis du Fiat-Spa TL 37 (un exemplaire sera aux essais à Vincennes au printemps 1940) mais l'EMA entend diminuer le nombre des types de tracteurs en service et confirmera début mai 1940 sa préférence définitive — et fort légitime — pour le Latil M7 T1.

[7] À raison de 21 « *voitures légères tous terrains Latil M7 T1* » (désignation infanterie) par CDAC : cinq à la section de commandement et quatre à chacune des quatre sections de trois pièces de 25 AC (la quatrième voiture, haut-le-pied, transporte, outre son conducteur, le chef de section et trois pourvoyeurs additionnels avec le FM de la section). Le marché de 175 tracteurs devait en laisser disponibles 28 (quatre par CDAC) pour le volant d'entretien.

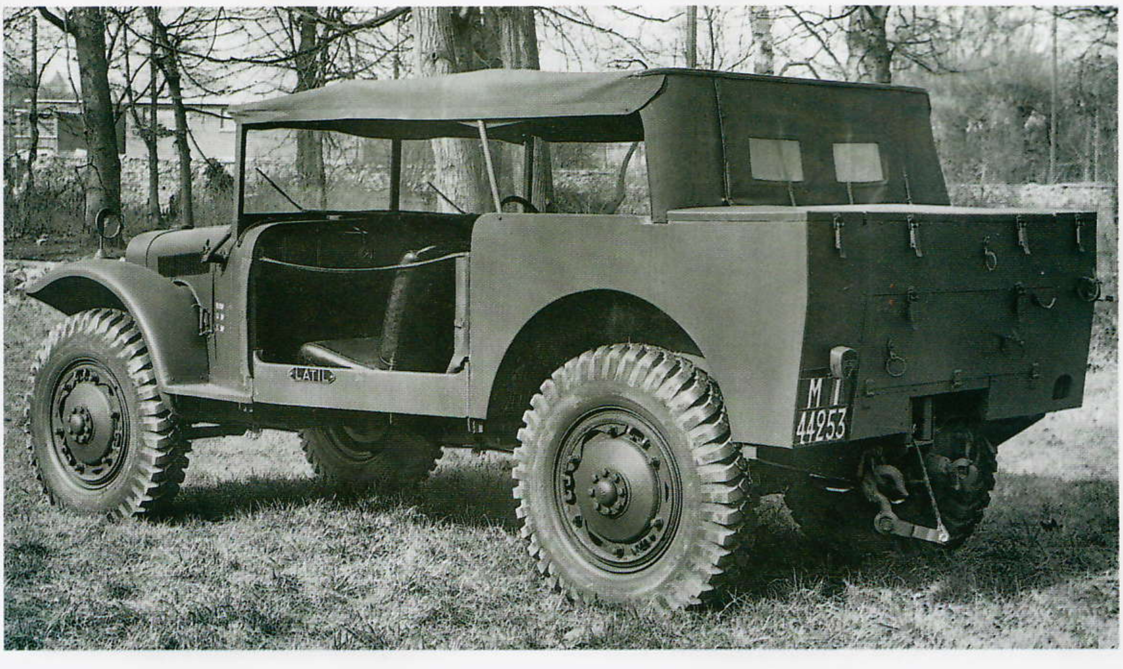


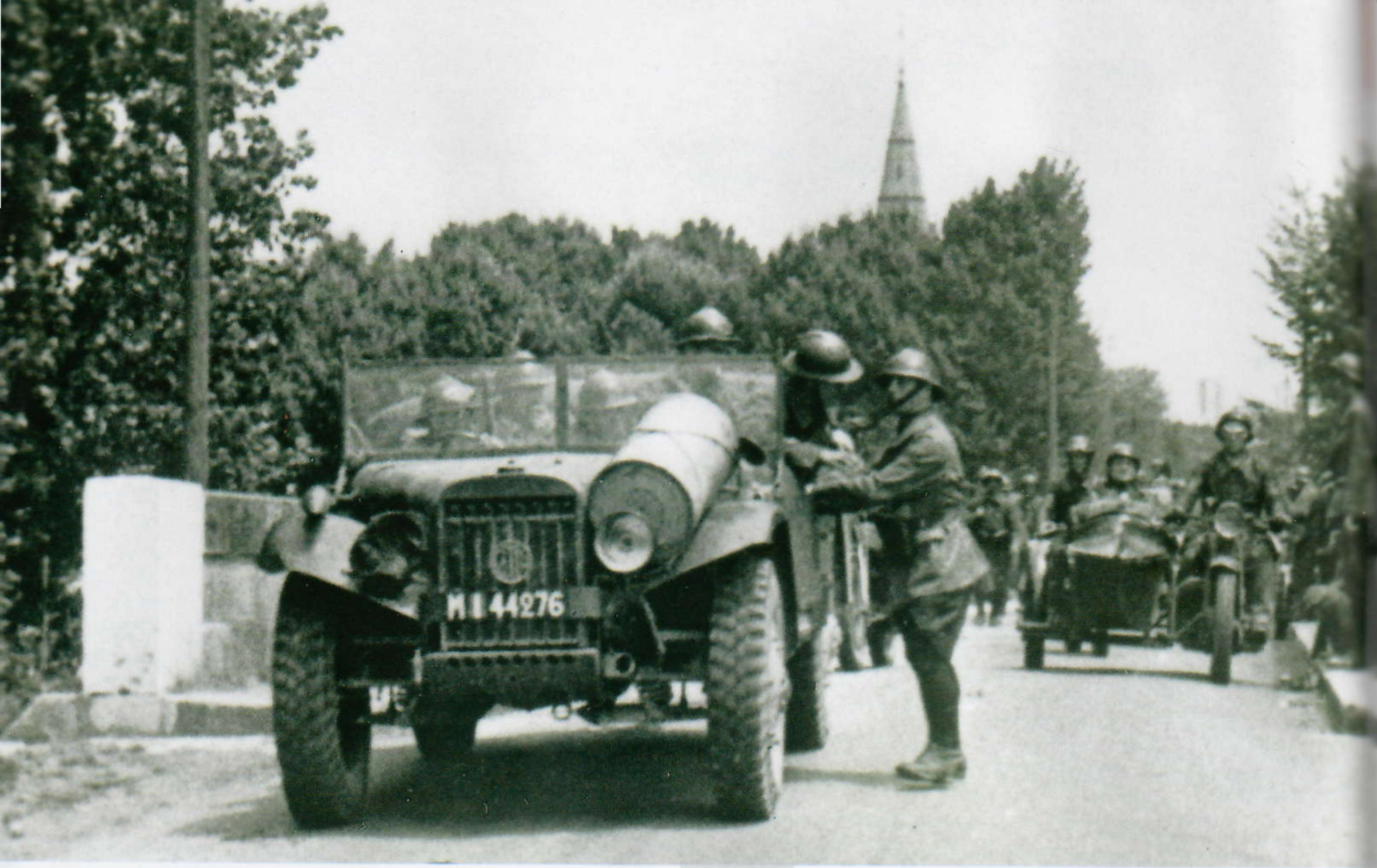
L'un des quarante premiers Latil M7 T1 de série, **M 44 253**, photographié au début de l'année 1940. Typiques des premiers exemplaires sortis, les ailes avant sont très échancrées, comme sur le prototype. En revanche, la lame de protection de radiateur est à présent placée plus bas et ne comporte plus de nervure centrale de renfort. Le capot est à 36 crevés rectilignes (parfois aussi 35), et un phare Guicherd est apparu. *(Documents constructeurs, coll. P. Touzin et F. Vauvillier)*



Tracteur léger pour canon de 25 AC Latil M7 T1

Moteur : Latil M7, 4 cylindres 85 x 120 de 2 724 cm^3
Puissance maximum : 50 ch à 2 200 tours/mn
Nombre de vitesses : 2 x (4 + AR)
Poids mort en ordre de marche : 2 450 kg
Charge utile : 700 kg
Personnel transporté : 5 h. (conducteur, chef de pièce, tireur, chargeur, pourvoyeur)
Empattement : 2,70 m
Voie : 1,45 m
Garde au sol : 0,32 m
Longueur : 4,10 m
Largeur hors-tout : 1,80 m
Hauteur (bâché) : 1,80 m
Vitesse maximum : 60 km/h
Autonomie sur route : 320 km environ (réservoir de 65 l et nourrice de 10 l, consommation moyenne sur route 23 l/100 km)





La seule photographie connue à ce jour d'un Latil M7 T1, le **M 44 276**, en opérations durant la campagne de France. Des éléments du 4ᵉ BCP (4ᵉ DCr) franchissent la Creuse à Tournon-Saint-Martin le 22 juin 1940. Le bidon de 50 litres arrimé sur l'aile avant gauche contribue à l'ambiance de ce beau document des derniers jours de la campagne. *(Coll. anciens des chars, via H. de Wailly)*

visoire, à la compagnie d'engins des quatre bataillons de chasseurs portés des DCr [8].

Avant la fin mai seront encore livrés 48 tracteurs. Sur les 175 ex. du premier marché (n° 96 214 D/P), il en reste alors 34 à livrer, dont 20 sont prêts, 5 en carrosserie, 6 en retouche et 3 aux essais (état le 31 mai).

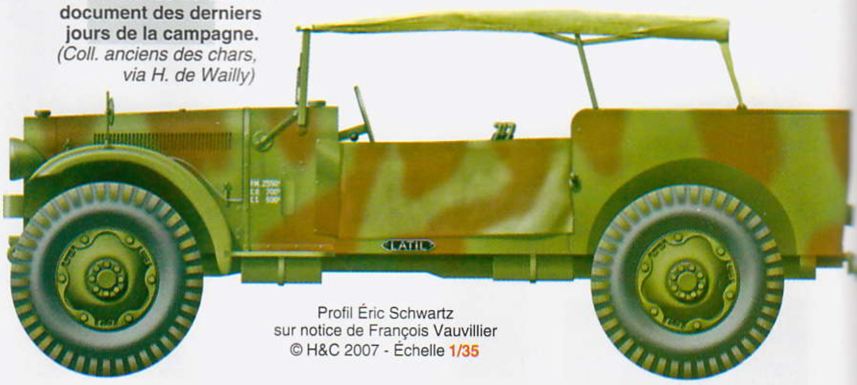
Mais, toujours le 31 mai, deux autres marchés ont également débuté : celui du génie (n° 96 215 D/P) avec 46 tracteurs en carrosserie et 9 autres à divers stades ; et le premier marché de guerre (n° 8 PRGN) avec 15 tracteurs en carrosserie et 5 autres à divers stades.

Avant l'évacuation de l'usine le 12 juin, les sorties ont été probablement activées, sachant que la version pour canon de 25 mm a bénéficié — et ce depuis le début — de la priorité absolue. Il est possible qu'elle ait été la seule à avoir effectivement vu le jour en série [9].

---

[8] ➡ tous détails page 48 de ce numéro.

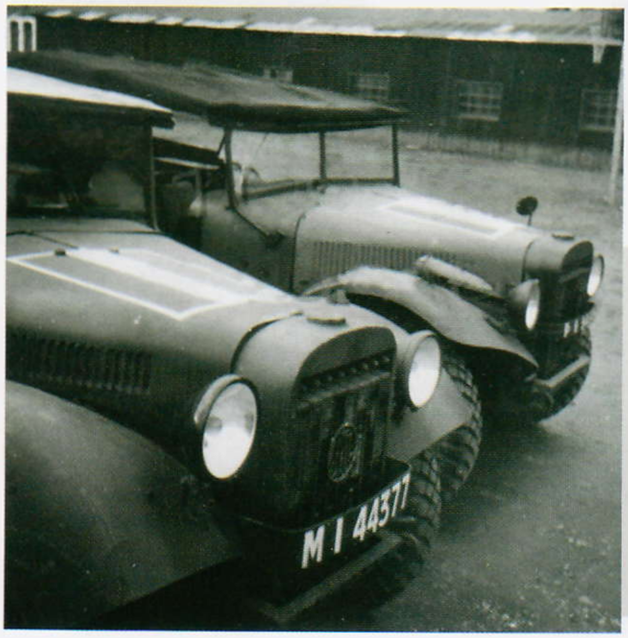
[9] ➡ détails dans GBM 80, où seront traitées les autres versions.



Profil Éric Schwartz
sur notice de François Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

TRACTEUR LÉGER DE 25 ANTICHAR LATIL M7 T1, MAI-JUIN 1940

Le cahier des spécifications du 24 mars 1939 prévoit que les petits Latil seront livrés camouflés, en leur qualité de *véhicules automobiles de combat*. Voici un attelage complet, tel qu'il a pu équiper la compagnie d'engins des BCP de DCr, puis plusieurs CDAC. En principe, le canon modèle 1934, inapte aux vives allures, devait être porté sur train rouleur FAL, en attendant le nouveau 25 modèle 1934 M. 39.

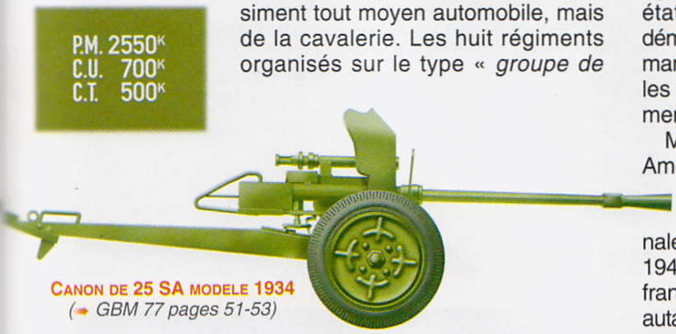


Avant même la fin du premier marché de fabrication, les ailes du Latil M7 T1 sont coupées presque horizontalement à l'avant, comme le prouve ce gros-plan du M 44 377. Cette étonnante photographie d'origine allemande montre des véhicules ayant survécu à la campagne et qui ont ensuite, peut-être, été stockés sous contrôle de l'occupant (puis finalement saisis). Le véhicule du second plan est le prototype, reconnaissable à divers détails (24 crevés qui suivent la ligne incurvée de l'aile, lame de protection de radiateur placée plus haut, ailes très échancrées, etc.), qui a reçu fort tardivement son matricule, dans la série P. Autre sujet d'étonnement, le grand drapeau tricolore peint sur le capot. Serait-ce le substitut d'une cocarde d'identification ? *(DR)*

L'existence d'une poignée de Latil M7 T1 immatriculée dans la série P est confirmée par cet autre document d'origine allemande, montrant de manière hélas peu distincte, le tracteur P 94 548. *(DR)*

Entre Français et Allemands, 1940-44

Dans l'armée de l'armistice en métropole, les tracteurs légers figurent aux tableaux de dotation, non pas de l'infanterie qui se voit privée de quasiment tout moyen automobile, mais de la cavalerie. Les huit régiments organisés sur le type « *groupe de reconnaissance* » [10] disposent chacun, en principe, de 14 tracteurs légers (dont deux à l'EM et quatre à chacun des trois escadrons cyclistes, notamment pour le transport des mortiers de 81 (l'armement antichar étant interdit par l'occupant). Comme tous les tracteurs légers de l'armée d'armistice sont des rescapés de la campagne de mai-juin 1940, les dotations nécessaires (112 véhicules au total) sont réalisées indifféremment avec des Laffly (ou Licorne) V 15 T et des Latil M7 T1. Au 12e cuirassiers d'Orange, ces derniers tiennent aussi, à titre expérimental, un emploi plus inattendu, le remorquage sur route de fusiliers cyclistes, à raison de 14 hommes par tracteur.



Canon de 25 SA modele 1934
(➡ *GBM 77 pages 51-53*)

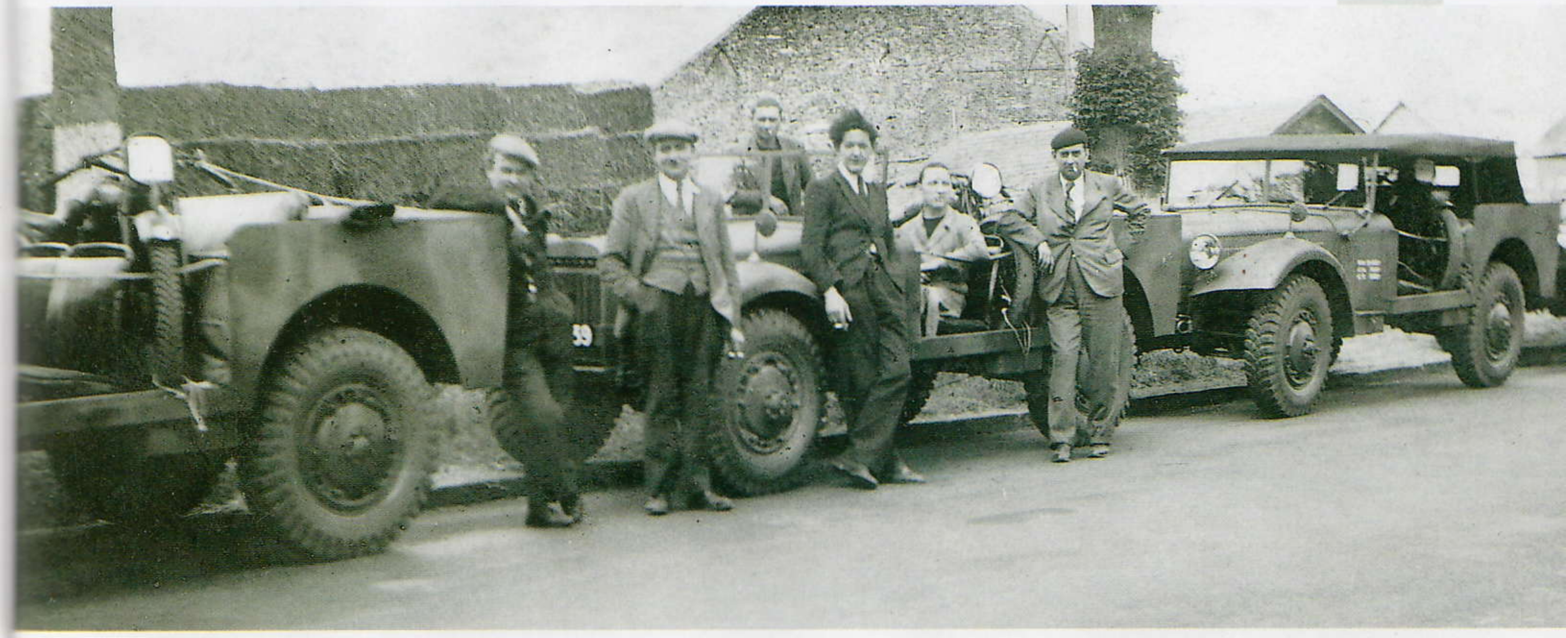
En zone occupée, l'armistice de juin 1940 laisse l'usine Latil de Suresnes sous séquestre en tant que bien juif. Les élément manquent sur la quantité de tracteurs produits pour le compte de l'Allemagne, mais il semble que la production a dépassé les quelques dizaines d'exemplaires laissés sur chaîne à divers stades de finition. En effet, si l'on se réfère à l'examen des numéros de châssis (➡ *tableau page 16)*, force est de constater un « trou » d'environ 120 numéros entre les derniers tracteurs présumés achevés avant l'évacuation des usines le 12 juin 1940, et la reprise de production ultérieure pour l'armée française. D'autre part subsiste, en amont, un second trou d'environ 260 véhicules, celui-là concernant les tracteurs légers du génie que nous évoquerons en détail dans notre prochain numéro.

Toujours est-il que les Allemands utilisent le Latil M7 T1 et y font poser une roue de secours.

Le chant du cygne du M7 T1

À la libération, le gouvernement provisoire de la République française lance une série de commandes d'urgence, sur la base de l'existant, c'est-à-dire du matériel le plus moderne de 1940. Certes, quatre ans de guerre sont passés par là et le dernier cri de nos bureaux d'étude d'avant l'armistice a pu prendre quelques rides. Certes également, l'industrie des régions libérées est en piteux état, tant du fait des bombardements alliés que des déménagements de machines-outils opérés par les Allemands ou des sabotages de la résistance. Certes enfin, les matières premières sont rares, les approvisionnements de toutes sortes difficiles à réunir.

Mais il existe une nécessité nationale impérieuse : les Américains n'ont accepté d'équiper et entretenir que les huit divisions françaises prévues par le plan d'Anfa réduit [11], tandis que le Comité de défense nationale français a prévu, fin 1943, la constitution à l'horizon 1944-1945 d'une armée de 36 divisions. Aussi l'industrie française de guerre est-elle relancée, à l'automne 1944, autant qu'il est possible. Les premiers effets s'en font sen-

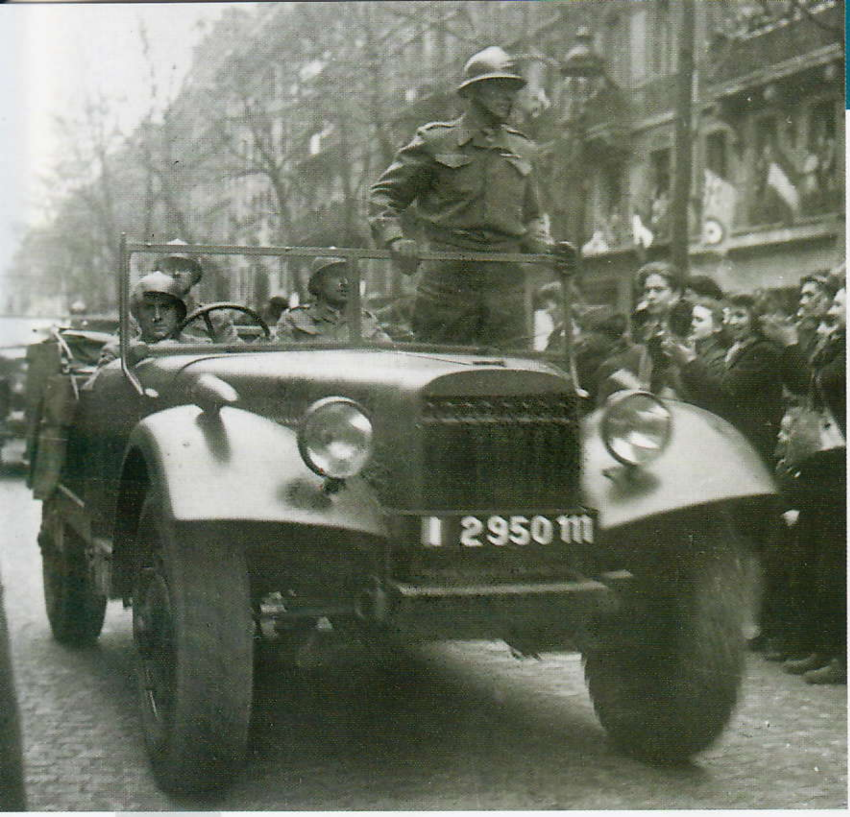


Au dos de ce fort modeste cliché d'amateur, format 55 x 80 mm, retrouvé par le plus grand des hasards, figure la mention laconique « *1940, convoi Latil de tracteurs M7 en route pour Tours, camp des Ruchards* ». Cette photographie à proprement parler exceptionnelle recoupe parfaitement une note du 19 mai 1940 stipulant que « *les Latil M7 T1 qui sortiront d'usine à dater du 16 mai seront, sauf contrordre, envoyés par la route à l'école de motorisation et de mécanisation de l'infanterie (camp du Ruchard) qui les prendra en charge. Des conducteurs de la société Latil conduiront les véhicules* ». L'on voit ici quatre de ces tracteurs terminés, dûment camouflés et immatriculés (les deux chiffres visibles sont ceux du tracteur **M 44 339**), transportant chacun une motocyclette qui permettra au personnel Latil de rentrer à Suresnes par la route. À partir du 73e véhicule livré, la dotation des CDAC pouvait commencer. *(Coll. F. Vauvillier)*

Notes

[10] Il s'agit des 6e, 8e, 11e et 12e cuirassiers, et des 2e, 3e, 5e et 8e dragons.

[11] Sur 11 initialement prévues. Les relations entre De Gaulle et les Alliés étant pleines de démêlés, plusieurs crises éclatent, au point que, en octobre 1944, les USA suspendent un moment les livraisons de matériel à nos forces. Les Britanniques s'y susbstituent alors, mais à la hauteur de leurs moyens. La solution globale au problème du rééquipement de l'armée française est donc à la fois urgente et purement nationale. Pour tous détails, ➡ *Le réarmement et la réorganisation de l'armée de terre française 1943-1946*, J. Vernet, SHAT 1980.



L'un des premiers Latil M7 T1 de la Libération, immatriculé 2 950 111, défile devant une foule en liesse. En 1945, sa silhouette est si nouvelle qu'aucun spectateur non averti ne peut suspecter qu'il s'agit d'un véhicule construit en France. Le macaron Latil, en effet, n'est plus apposé sur le radiateur.
(© ECPAD / France)

tir avant la fin du conflit, mais l'essentiel sortira dans l'immédiat après-guerre.

C'est dans ce contexte que Latil relance la production du M7 T1 carrossé en tracteur léger pour canon de 25 mm. Mais comme ce dernier n'est plus en service, le petit tracteur Latil « modèle 1944 » doit être capable de remorquer un matériel plus lourd. Au prix de menues modifications structurelles dont le détail n'a pas été retrouvé, le véhicule adopté en 1939 pour la modeste charge tractée (CT) de 500 kg, est déclaré, six ans plus tard, apte à traîner le quintuple (CT 2 500 kg), car une remorque de 2 tonnes en charge lui est destinée.

Sur ces tracteurs « modèle 1944 », le capot compte 37 crevés (au lieu de 36), sa découpe inférieure est moins incurvée, surtout à l'arrière, et le macaron Latil de radiateur a disparu.

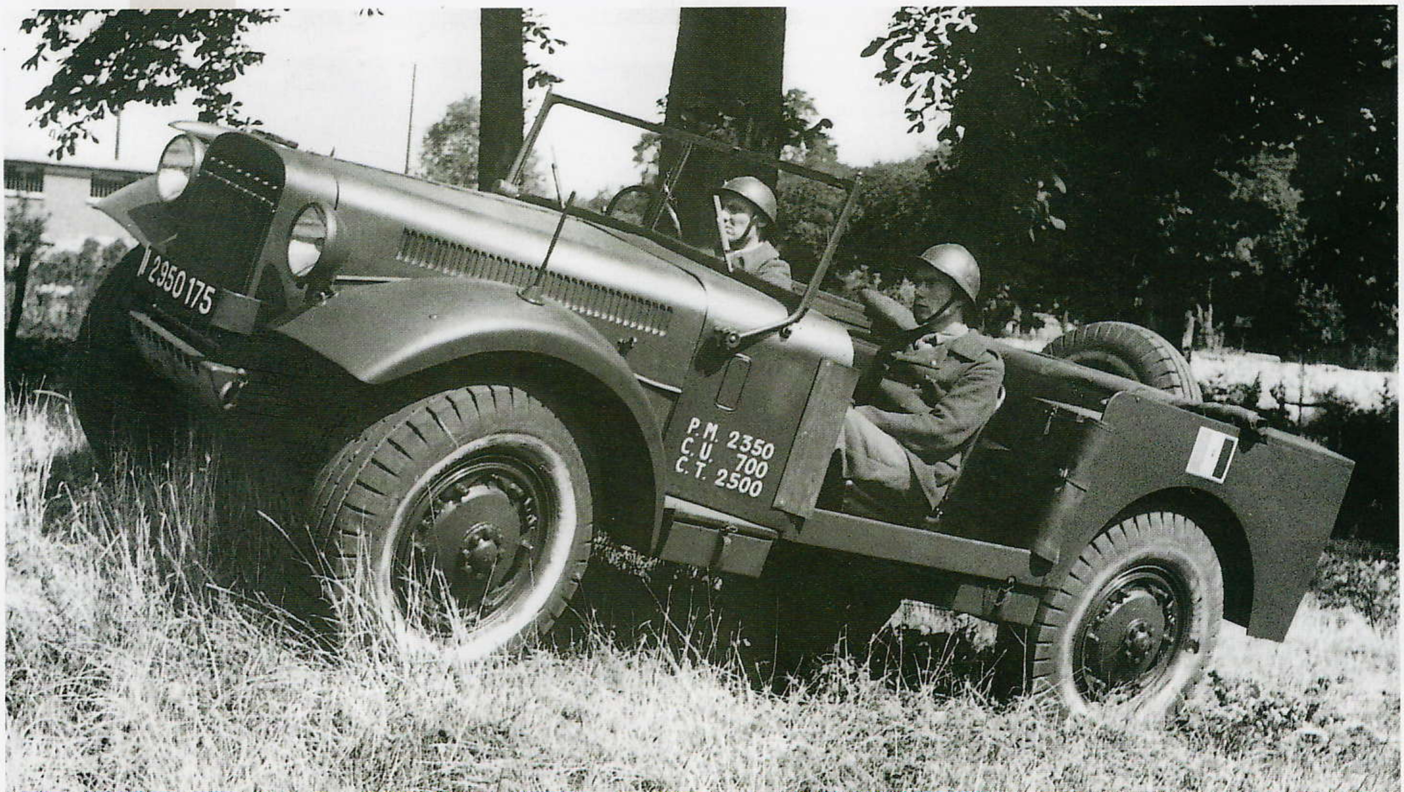
D'autres évolutions se feront jour mais progressivement, par retouches successives des véhicules sortis. Dès 1945 semble-t-il, les pneumatiques increvables sont remplacés par des pneumatiques à chambre normale, ce qui

Les marchés de tracteurs légers Latil M7 T1

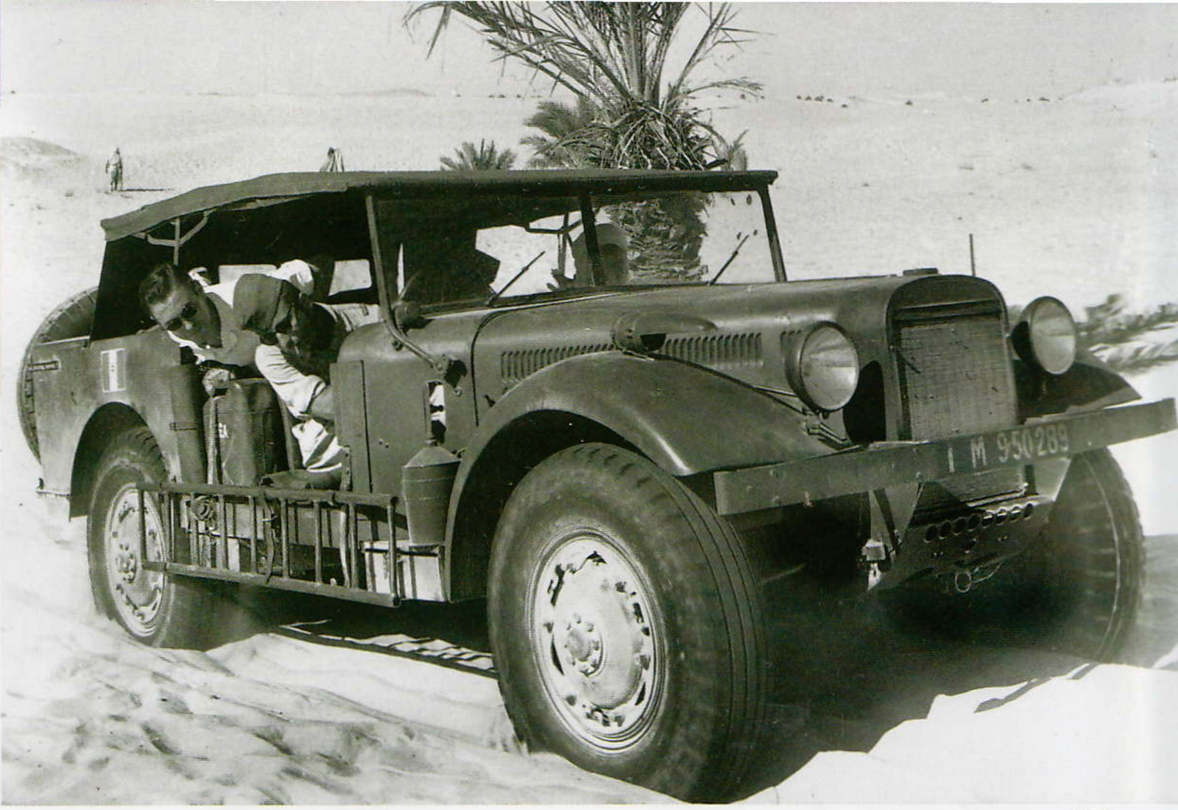
N° châssis constructeur	*Matricule armée fr.*	*Observations diverses : documents d'époque et relevés de numéros sur véhicules préservés*
Marché n° 96 214 D/P : 175 tracteurs de canon de 25 AC		
M 44 214 à **M 44 388**		*(début et fin quasi sûrs de la tranche numérique ; marché entièrement achevé début juin 1940)*
236 000	*M 44 214*	*présumé (quasi sûr) premier du marché*
236 019	M 44 233	5e BCP, printemps 1940 *(liste de dotation)*
236 039	M 44 253	*photographies officielles du constructeur*
236 040	M 44 254	véhicule préservé (Doubs)
236 062	M 44 276	4e BCP, printemps 1940 *(photographie)*
236 065	M 44 279	véhicule préservé (Dordogne)
236 095	M 44 309	12e cuirassiers, Orange 1941 *(photographie)*
236 125	M 44 339	convoi personnel Latil, mai 1940 *(photographie)*
236 163	M 44 377	*photographie d'origine allemande*
236 169	M 44 383	véhicule préservé (Marne)
236 174	*M 44 388*	*présumé (quasi sûr) dernier du marché*
Marché n° 96 215 D/P : 310 tracteurs légers pour le génie (→ GBM 80)		
M 45 244 à **M 45 553**		*(début et fin probables de la tranche numérique ; marché seulement débuté en juin 1940)*
236 175	*M 45 244*	*supposé (probable) premier du marché*
236 181	M 45 250	véhicule préservé (Seine-et-Marne)
236 220 ?	*M 45 289 ?*	*arrêt à un stade inconnu (46e véhicule ?)*
Marchés n° 8 et 9 PRGN : production de régime, 1940		
P 94 540 et suivants		*(début supposé de la tranche numérique ; marché seulement débuté juin 1940)*
236 485	*P 94 540*	*supposé premier du marché*
236 496	P 94 551	véhicule préservé (Marne). NB : **M** frappé sur châssis
236 499 ?	*P 94 554 ?*	*arrêt à un stade inconnu (15e véhicule ?)*
REPRISE DE PRODUCTION POUR L'ARMÉE FRANÇAISE (LIBÉRATION)		
2 950 100 et suivants, puis **M 950 200** et suivants		*(production estimée, autour de 500 exemplaires)*
236 618		véhicule préservé (Vosges)
236 622	2 950 111	*photographie*
236 623	950 112	véhicule préservé (Seine-et-Marne)
236 624	950 145	véhicule préservé (Seine-et-Marne)
236 654	2 950 175	*photographies*
236 673	2 950 194	*photographie*
236 683		véhicule préservé (Pas-de-Calais)
236 684		véhicule préservé
236 706		véhicule préservé (Ardennes)
236 719		véhicule préservé (région parisienne)
236 729	950 278	véhicule préservé
236 730	950 279	véhicule préservé (Oise)
236 800	M 950 289	compagnie saharienne *(photographies)*
236 840	950 329	véhicule préservé
236 843	950 332	véhicule préservé (Marne)
236 910		véhicule préservé (Seine-et-Marne)
236 959	950 447	véhicule préservé
236 975	950 453	véhicule préservé
237 081 *	950 569	véhicule préservé (Marne)
237 088	950 574	véhicule préservé (Seine-et-Marne)
237 089		véhicule préservé (Ardennes)
237 123		véhicule préservé

* *Le répertoire Armée du 9 septembre 1948 arrête la liste au châssis n° 237 072.*

Remerciements à Patrick Wagner et à Bertrand Furelaud pour les relevés des numéros des véhicules préservés. La liste publiée n'est pas exhaustive.



Sous cet angle, le Latil M7 T1 2 950 175 révèle la forme nouvelle de la découpe du capot, moins incurvée. De plus, ses pneumatiques increvables ont été remplacés par des pneus à chambre normale, d'où l'ajout d'une roue de secours. La marque nationale de la Libération a fait son apparition.
(© ECPAD / France)



Peu après la fin de la guerre, les Latil M7 T1 subissent des modifications apparentes : pare-chocs, radiateur, crevés d'aération (➡ *détails dans le texte*). Toutes ces nouveautés figurent sur le M 950 289 affecté à une compagnie saharienne avant la fin 1947 : son immatriculation est encore d'origine et, par ailleurs, il a conservé son drapeau latéral à croix de Lorraine.
(© ECPAD / France)

Les immatriculations de 1944 et 1947

I - Système du 8 nov. 1944

Tous les véhicules reçoivent une immatriculation à six chiffres dont les trois premiers désignent la catégorie. La tranche « **950** » est réservée aux tracteurs.

Exemples relevés sur M7 T1 :

2 950 194
M 950 289

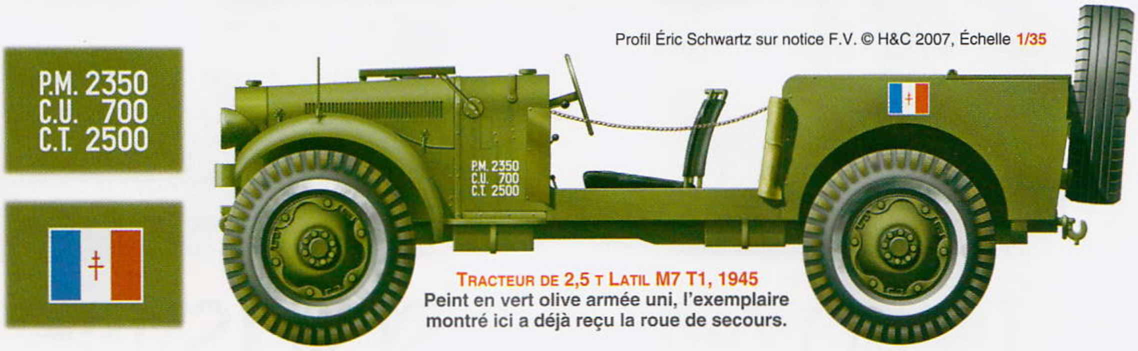
Le « 2 » (puis le « M ») initial distingue les véhicules de nouvelle fabrication.

II - Système de 1947

Même principe (six chiffres et tranches par catégorie), mais les attributions changent, les tracteurs sont désormais en série « **700** ».
Les véhicules existant sont réimmatriculés.

Exemples relevés sur M7 T1 :

701 763
702 221
703 042 *GRM*
704 499 *GRM*



Profil Éric Schwartz sur notice F.V. © H&C 2007, Échelle 1/35

TRACTEUR DE 2,5 T LATIL M7 T1, 1945
Peint en vert olive armée uni, l'exemplaire montré ici a déjà reçu la roue de secours.

entraîne l'ajout de la roue de secours à l'arrière droit du véhicule, que les Allemands avaient initié.

Un peu plus tard, probablement en 1946, les véhicules subissent des modifications plus profondes :

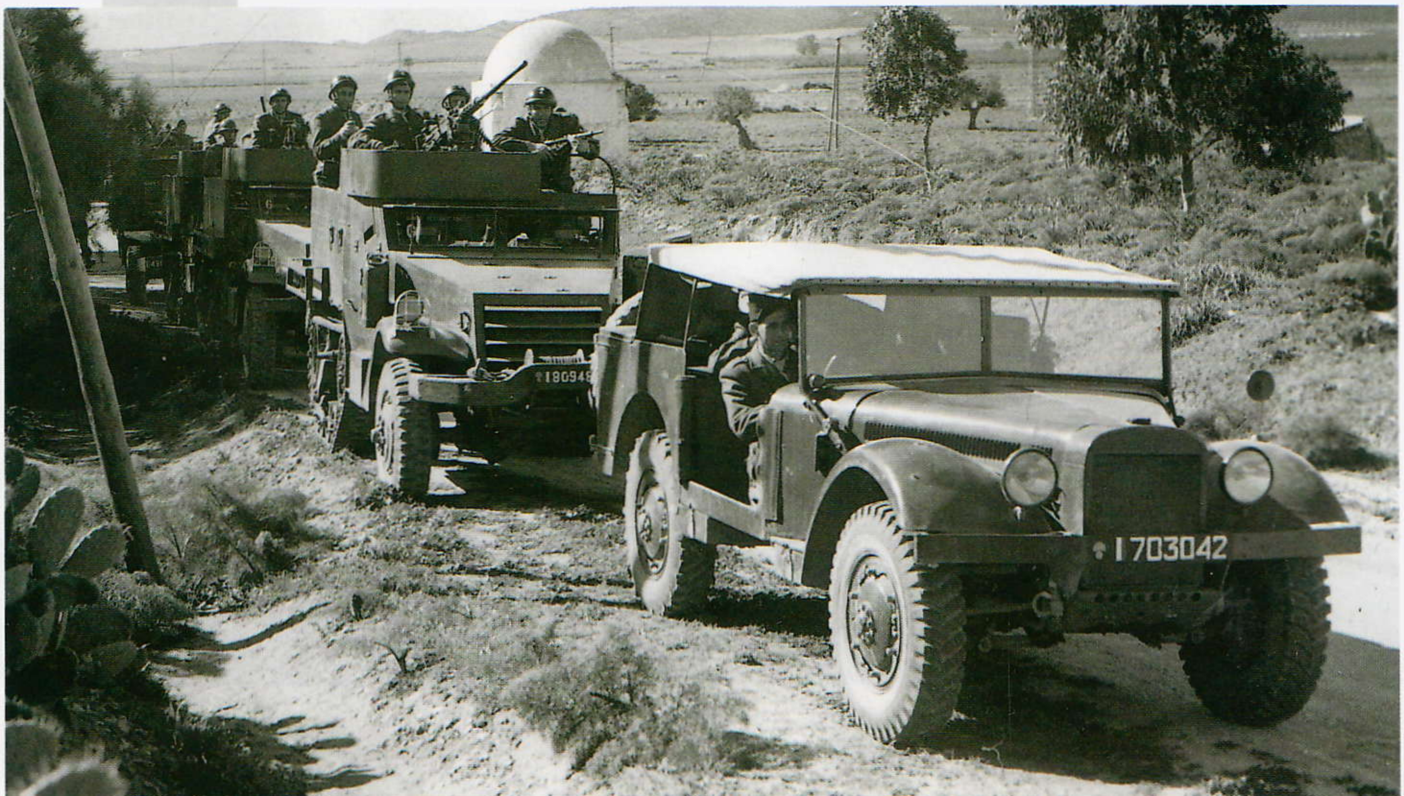
— adjonction d'un pare-chocs installé sur deux supports rivés au châssis et sur le radiateur ; ceci entraîne la suppression de la lame de protection de radiateur ;

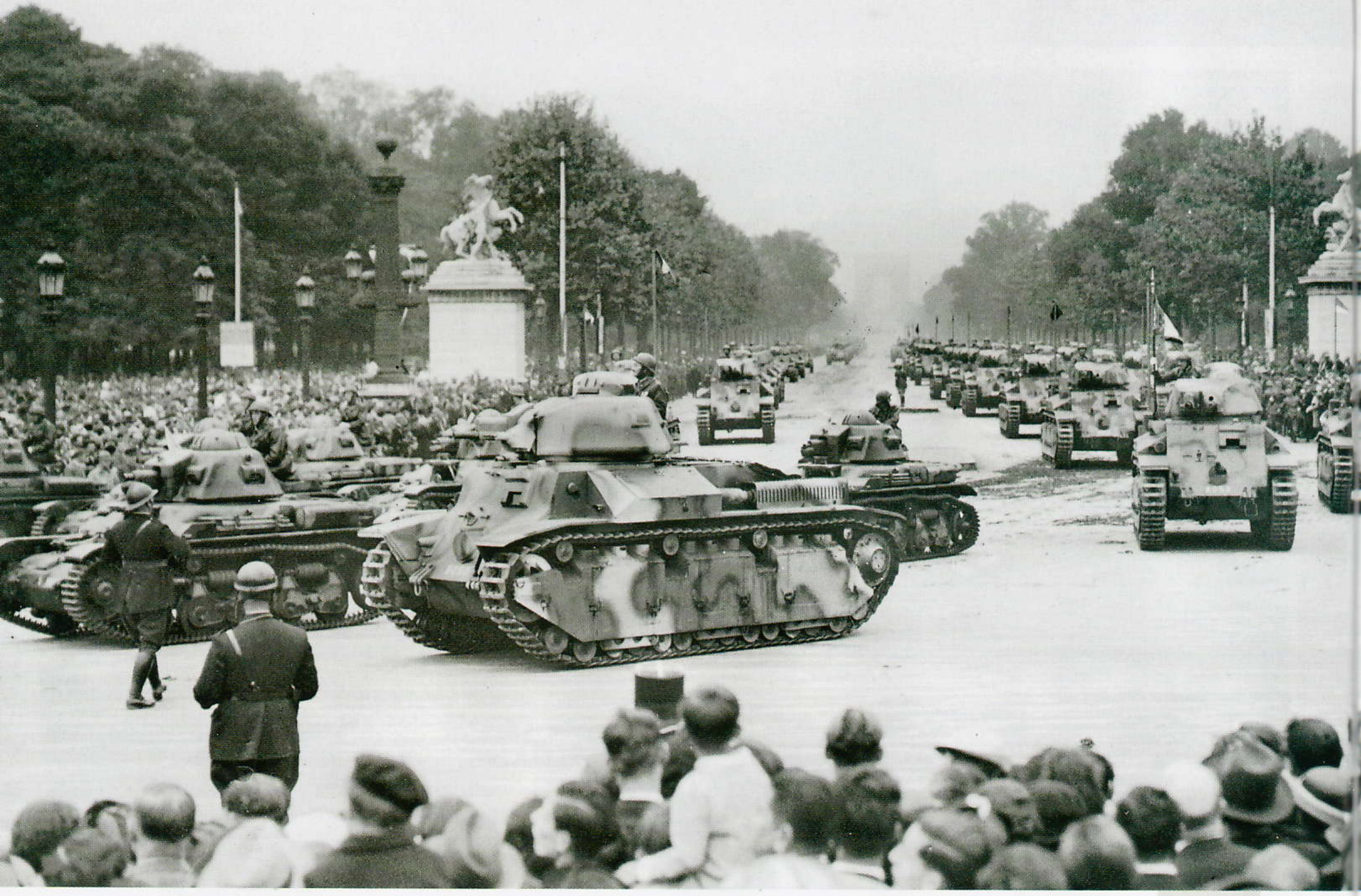
— remplacement du radiateur à huit éléments par un radiateur ordinaire.

En outre, le capot reçoit 8 crevés d'aération supplémentaires : une série de 4 (ou 5) à l'extrême avant et, à l'arrière, une série de 4 (ou 3) en rang inférieur.

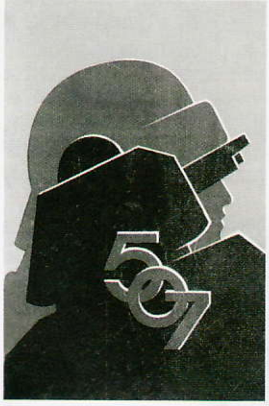
Conçu comme tracteur léger, relancé comme tracteur de 2,5 t, le Latil M7 T1 achève sa carrière en tant que voiture de liaison tous terrains, mais le véhicule est un peu surdimensionné à présent pour cela, et sa mécanique est dépassée. Ainsi s'efface le « petit tracteur » Latil qui n'aura connu, du fait des événements, qu'une modeste carrière, très en deçà des espoirs qu'il avait suscités chez son constructeur. *(à suivre)*

Fin de carrière en Algérie à la garde républicaine mobile, en 1956, pour ce Latil M7 T1 privé de son phare Guicherd et qui a, par ailleurs, reçu la nouvelle immatriculation du système de 1947 : il est devenu le 703 042.
(Coll. F. Vauvillier)





AU 507e RCC SOUS DE GAULLE



Après la victoire de 1918, l'armée française se doit d'être fortement implantée dans les territoires recouvrés et notamment en Lorraine dans la région de Metz, où l'armée impériale allemande a laissé derrière elles de nombreuses casernes au style très germanique.

Défilé du 14 juillet 1937 à Paris. Le premier char D 2, celui du chef de bataillon, est le 2 050. Le char porte-étendard est le 2 053. À cette époque, les D 2 sont encore anonymes, et De Gaulle n'est pas encore en poste. *(Coll. F. Vauvillier)*

METZ 1937-1939

Une étude de
Stéphane Bonnaud

notices sur
les marques
et camouflages
François Vauvillier

En 1937, année où arrivent au 507e RCC de Metz les deux « figures » centrales de notre article — le char D 2 et le colonel de Gaulle —, le régiment est installé dans la ville de Metz depuis 1919 [1]. Pendant quinze ans de sa vie de garnison, il n'y aura utilisé que le char léger Renault FT, jusqu'à ce que, fin 1934, une cinquantaine de chars D 1 lui soit livrée. Ces chars légers Renault nouveau modèle à trois hommes sont mis en service au Ier bataillon, où ils resteront moins de trois ans [2] car la garnison de Metz a le privilège d'avoir été choisie pour accueillir les nouveaux chars D 2, dont les exemplaires de tête arrivent en avril 1937. En juillet, les trois compagnies du I/507e RCC se rendent à Satory pour percevoir leur dotation complète en D 2 et prendre part ensuite au défilé du 14 juillet 1937 sur les Champs-Élysées. Sortant d'usine, les D 2 étonnent le public par leurs nouvelles teintes de camouflage, de grandes taches de couleurs « *brun ocre, vert prairie, jaune clair et bleu ciel* » [3] pour les tourelles. Mais après quelques mois d'utilisation, ces tons deviendront moins contrastés.

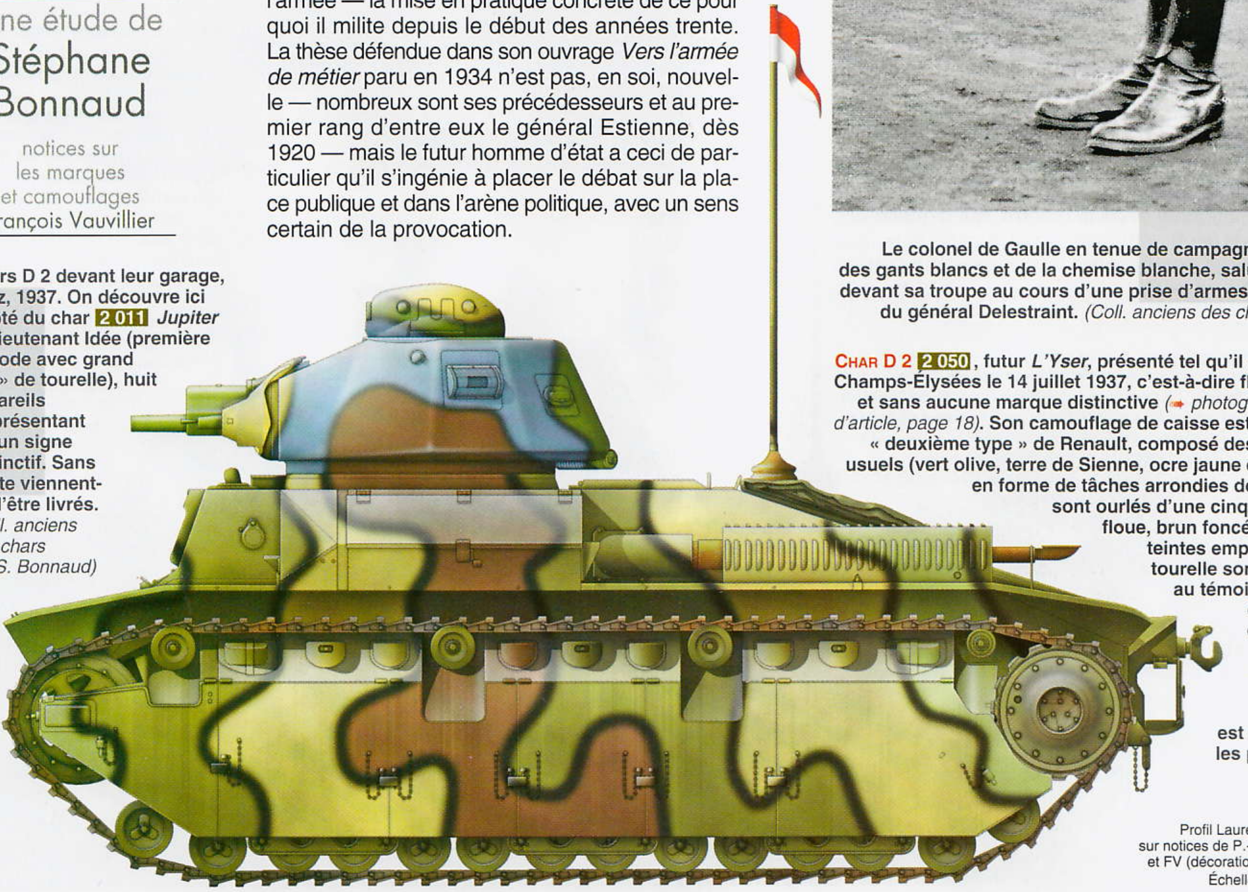
Le 507e RCC poursuit ses activités d'instruction, exercices et manœuvres avec ses D 2, chars dits « modernes », bien que leur conception remonte à plusieurs années et révèle des insuffisances fondamentales comme un moteur de trop faible puissance, à refroidissement insuffisant, avec une transmission et une direction sujettes à déboires, et surtout un train de roulement complètement périmé, à galets de petit diamètre, source de déraillements fréquents.

Du « char-papier » au « char-métal »

Le lieutenant-colonel De Gaulle n'est encore, au moment de sa prise de commandement au 507e RCC de Metz le 5 septembre 1937, qu'un fervent promoteur du concept de corps cuirassé. De Gaulle n'a pu encore démontrer, tant à ses soutiens, tel Paul Reynaud, qu'à ses détracteurs — et ils sont légion au sein de l'armée — la mise en pratique concrète de ce pour quoi il milite depuis le début des années trente. La thèse défendue dans son ouvrage *Vers l'armée de métier* paru en 1934 n'est pas, en soi, nouvelle — nombreux sont ses précédesseurs et au premier rang d'entre eux le général Estienne, dès 1920 — mais le futur homme d'état a ceci de particulier qu'il s'ingénie à placer le débat sur la place publique et dans l'arène politique, avec un sens certain de la provocation.

Le colonel de Gaulle en tenue de campagne rehaussée des gants blancs et de la chemise blanche, salue l'étendard devant sa troupe au cours d'une prise d'armes en présence du général Delestraint. *(Coll. anciens des chars, via S.B.)*

Chars D 2 devant leur garage, Metz, 1937. On découvre ici à côté du char 2 011 *Jupiter* du lieutenant Idée (première période avec grand « A » de tourelle), huit appareils ne présentant aucun signe distinctif. Sans doute viennent-ils d'être livrés. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*



CHAR D 2 2 050, futur *L'Yser*, présenté tel qu'il défile sur les Champs-Élysées le 14 juillet 1937, c'est-à-dire flambant neuf et sans aucune marque distinctive *(→ photographie en tête d'article, page 18)*. **Son camouflage de caisse est le classique « deuxième type » de Renault, composé des quatre tons usuels (vert olive, terre de Sienne, ocre jaune et vert d'eau) en forme de tâches arrondies dont les bords sont ourlés d'une cinquième teinte, floue, brun foncé ou noir. Les teintes employées sur la tourelle sont conformes au témoignage visuel de ce jour-là, étant précisé que la très surprenante nuance bleu ciel est donnée avec les plus grandes réserves.**

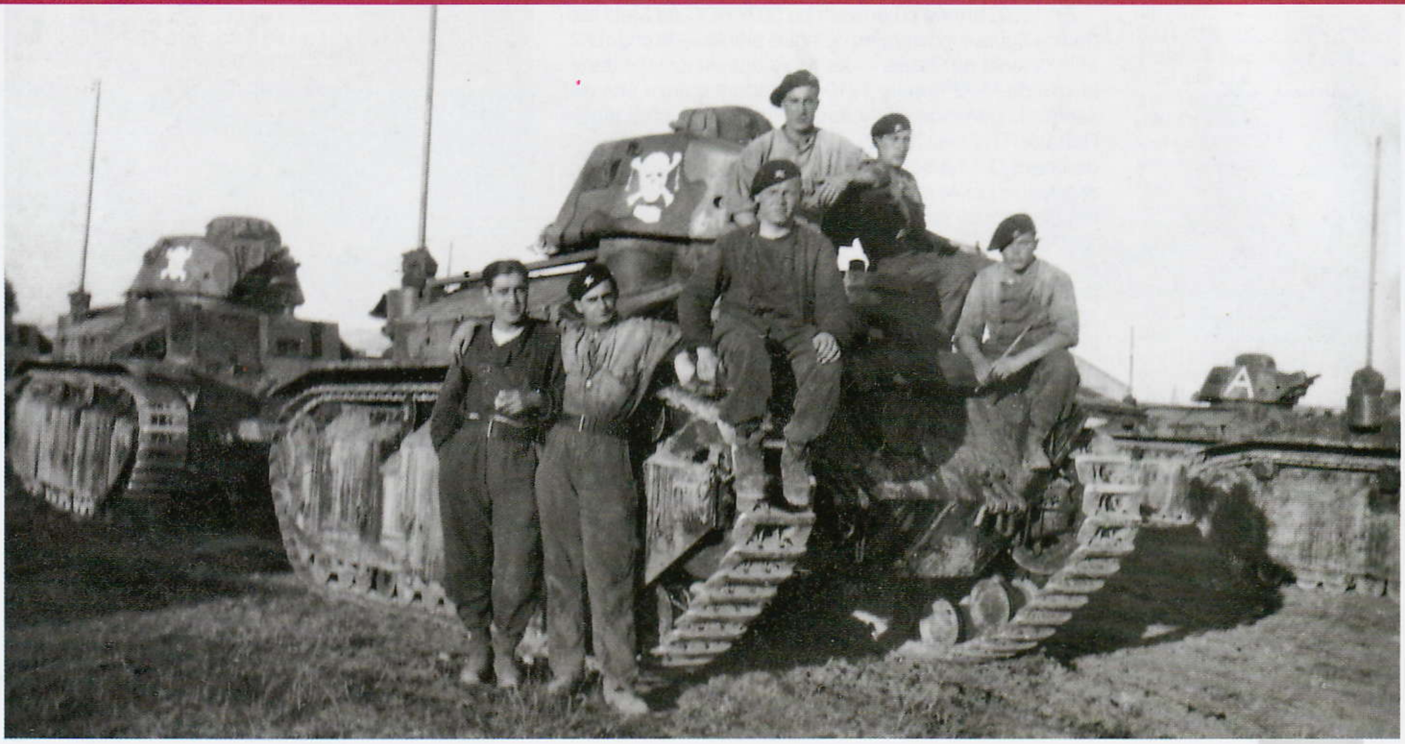
Profil Laurent Lecocq
sur notices de P.-F. Aujas (tracés)
et FV (décoration) © H&C 2007
Échelle 1/35

NOTES

[1] Le 507e RAS (régiment d'artillerie d'assaut), futur RCC (régiment de chars de combat), s'installe à Montigny-les-Metz, aux quartiers Reymond et Guignal-Baudet en 1919 puis au quartier Lizé, d'abord avec la 4e compagnie du 507e et un régiment éphémère, le 519e, dissous en 1924 et dont une partie des cadres sera alors affectée au 507e. Au début du printemps 1929, tout le régiment sera regroupé au quartier Lizé.

[2] Les D 1 du I/507e seront réaffectés en mars 1937 au 509e RCC de Maubeuge.

[3] Très curieux témoignage quant au « *bleu ciel* ». Les autres teintes sont moins inattendues, le « *vert prairie* » étant sans doute la nuance désignée « *vert d'eau* » à Billancourt.



Une section, probablement de la 1re compagnie, dont les chars ont un matricule hélas invisible ici, se caractérise pendant un bref moment, en 1937, par une tête de mort sur la tourelle. Au second plan, un appareil de la 1re section de la 1re compagnie, grand « A » blanc de tourelle. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

Ses écrits dérangent : les anciens des chars, tel le colonel Perré, chef de la 3e section (celle des chars de combat) à la direction de l'infanterie, qui brigue également un commandement en cette fin d'année 1936[4] n'admettent pas qu'un ancien commandant du 19e bataillon de chasseurs à pied, sans aptitude pratique particulière, puisse tenir des discours sur l'emploi des chars en totale contradiction avec l'orthodoxie en place. Celle-ci est défendue par Perré — fort de sa qualité d'ancien de l'AS — dans un ouvrage qui sortira dans le courant de l'année 1937, *Les chars de combat. Essai de classification positive*, où il réfute les idées développées par De Gaulle, mais sans jamais citer celui-ci.

Au sommet de la hiérarchie, le général Gamelin qui occupe les fonctions de chef d'état-major général de l'armée, vice-président du conseil supérieur de la Guerre, futur généralissime à la déclaration du conflit en septembre 1939, trouve De Gaulle quelque peu remuant pour un militaire, et un peu trop proche d'une partie de la presse qu'il sollicite dès qu'il peut, pour tenter de faire diffuser ses idées.

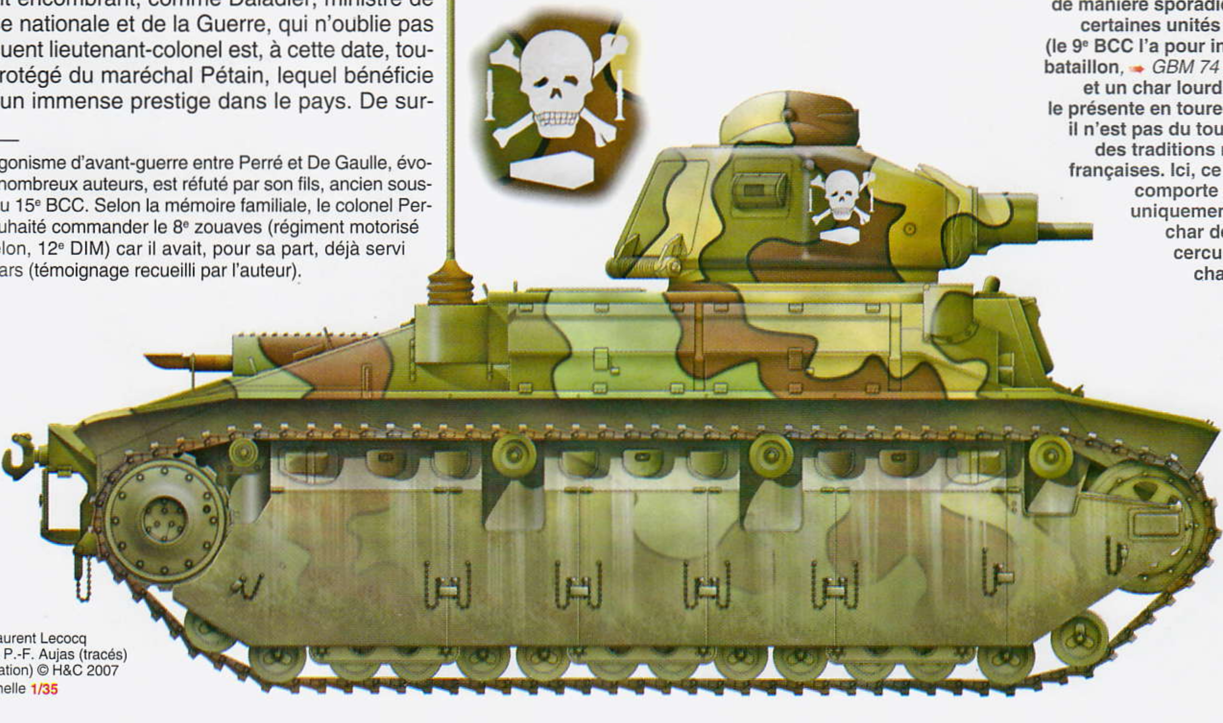
Mais De Gaulle agace également les politiques qui le trouvent encombrant, comme Daladier, ministre de la Défense nationale et de la Guerre, qui n'oublie pas que l'éloquent lieutenant-colonel est, à cette date, toujours le protégé du maréchal Pétain, lequel bénéficie encore d'un immense prestige dans le pays. De sur-

Liste (présumée) des LETTRES DE SECTION 1937-39

Ces lettres sont peintes en blanc, en grand, sur la tourelle.

1re COMPAGNIE DU I/507e RCC						
1re section	A	2005	2011[1]			
2e section	B	2012[2]	2016	2042		
3e section	C	2011[1] *Jupiter*	2021[3] *Neptune*	2025 *Saturne*	2028[4]	2029
4e section	D	2021[3]				
2e COMPAGNIE DU I/507e RCC						
1re section	E	2053				
2e section	F	2023	2028[4]	2033		
3e section	G					
4e section	H					
3e COMPAGNIE DU I/507e RCC						
1re section	I	2049				
2e section	J					
3e section	K	2022				
4e section	L	2030				

1. Changement d'affectation relevé sur photographies.
2. Deviendra char de commandement de la 2e compagnie.
3. Changement d'affectation relevé sur photographies.
4. Changement d'affectation relevé sur photographies.



CHAR D 2 DE LA 1/507e RCC au numéro malheureusement non identifié. Tiré de la photographie ci-dessus, ce profil présente ce qui peut apparaître comme une exception, la présence d'un insigne à tête de mort. Ce symbole sinistre apparaît de manière sporadique dans certaines unités de chars (le 9e BCC l'a pour insigne de bataillon, → *GBM 74 page 14* ; et un char lourd FCM 2 C le présente en tourelle), mais il n'est pas du tout typique des traditions militaires françaises. Ici, ce symbole comporte en outre, uniquement pour le char de tête, un cercueil et des chandeliers.

Profil Laurent Lecocq
sur notices de P.-F. Aujas (tracés)
et FV (décoration) © H&C 2007
Échelle 1/35

---

[4] L'antagonisme d'avant-guerre entre Perré et De Gaulle, évoqué par de nombreux auteurs, est réfuté par son fils, ancien sous-lieutenant au 15e BCC. Selon la mémoire familiale, le colonel Perré aurait souhaité commander le 8e zouaves (régiment motorisé de Mourmelon, 12e DIM) car il avait, pour sa part, déjà servi dans les chars (témoignage recueilli par l'auteur).

croit, De Gaulle s'est placé dans le sillage de Paul Reynaud, son adversaire en politique.

Malgré ces agacements, la promotion au grade supérieur du lieutenant-colonel De Gaulle devant intervenir avant la fin 1937, lui-même souhaitant une affectation dans un régiment de chars de combat et le 507ᵉ RCC se trouvant bientôt disponible, c'est fort logiquement — mais avec des pensées bien différentes — que ses amis comme ses détracteurs lisent la décision ministérielle publiée au journal officiel le 10 juin 1937, l'affectant au régiment de Metz à dater du 13 juillet. Le 15, le lieutenant-colonel De Gaulle est temporairement affecté au 503ᵉ RCC de Versailles pour un « *stage d'information* » à l'école des chars de combat jusqu'au 31 août.

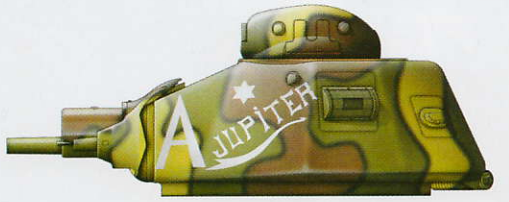
De Gaulle arrive à Metz

Après une visite de reconnaissance en civil au chef de corps en place, le colonel Guillot, ainsi qu'au quartier Lizé, et après avoir réglé les détails de son installation à Montigny-les-Metz, c'est le 5 septembre 1937 que Charles De Gaulle, encore lieutenant-colonel pour 110 jours, prend le commandement « *par interim* » d'un régiment entièrement rééquipé depuis juillet de 45 nouveaux chars D 2 au Iᵉʳ bataillon, le IIᵉ bataillon ayant perçu en remplacement de ses bons vieux Renault FT, 45 chars R 35 au mois de janvier de la même année. Ce qui fait du 507ᵉ RCC, à cette date, l'un des régiments de chars les plus modernes de l'armée française.

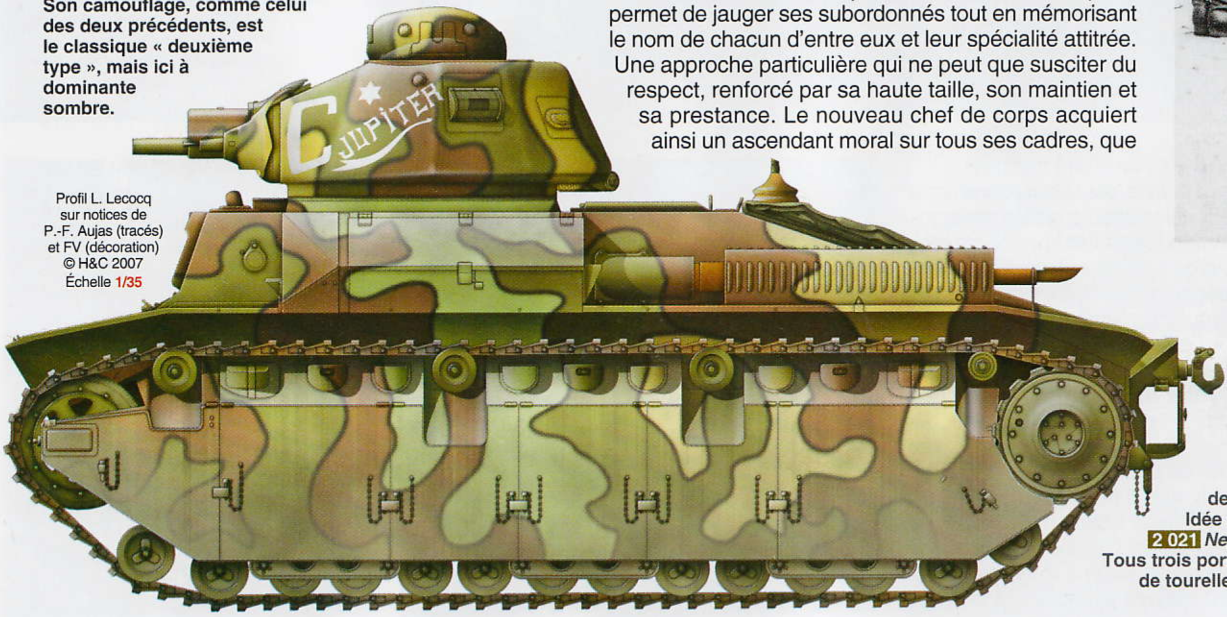
Une approche suscitant du respect, renforcé par sa haute taille, son maintien et sa prestance

Son premier acte de commandement dénote déjà le caractère méthodique et perfectionniste dans tout ce qu'il entreprend, en décidant de rencontrer individuellement tous ses cadres, soit 37 officiers et 161 sous-officiers quelques jours seulement après son arrivée.

Une série d'entretiens parfaitement maîtrisés, qui lui permet de jauger ses subordonnés tout en mémorisant le nom de chacun d'entre eux et leur spécialité attitrée. Une approche particulière qui ne peut que susciter du respect, renforcé par sa haute taille, son maintien et sa prestance. Le nouveau chef de corps acquiert ainsi un ascendant moral sur tous ses cadres, que

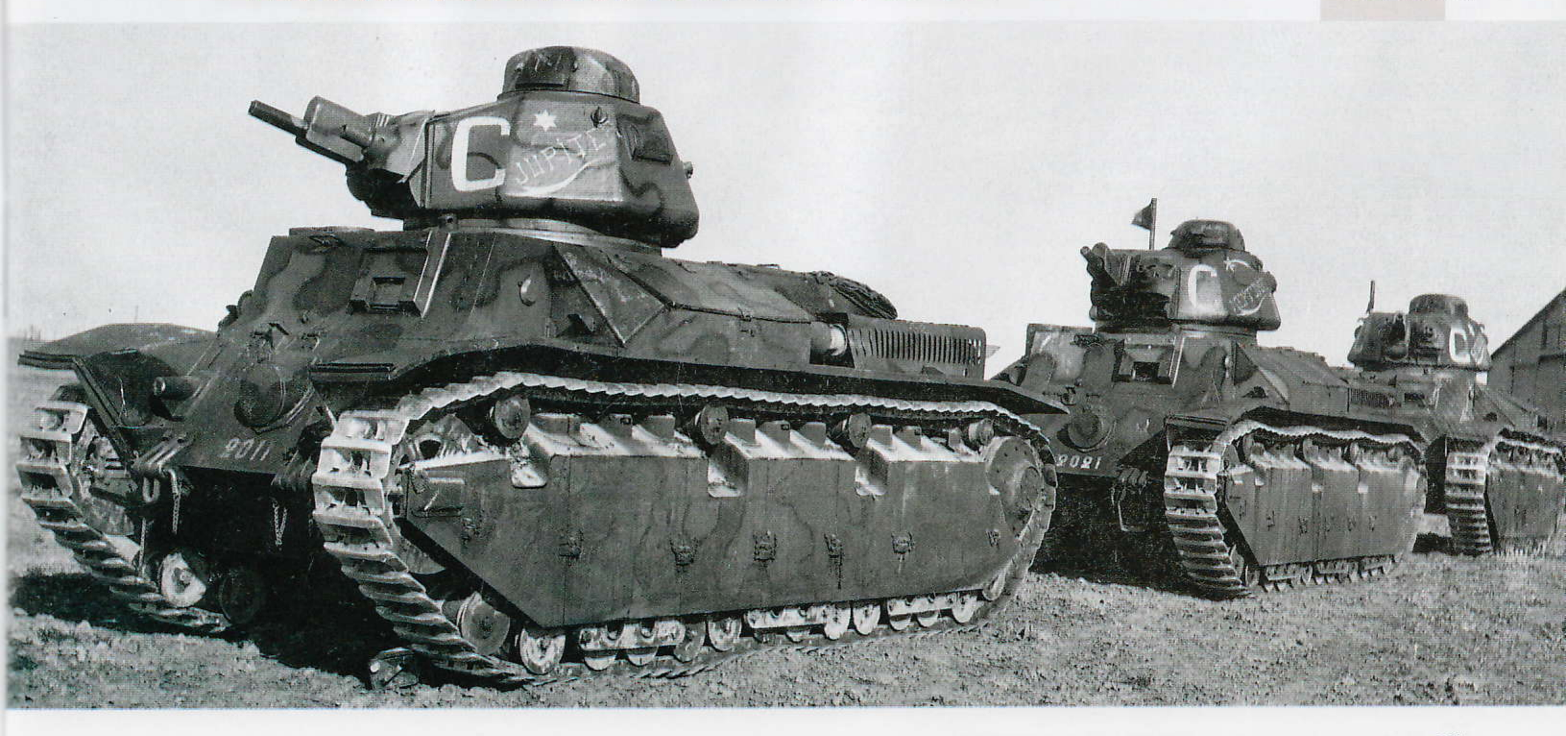


Char D 2 2 011 *Jupiter* du lieutenant Idée, en 1937, chef de la 3ᵉ section « C » de la 1ʳᵉ compagnie. Ce char a un moment porté la lettre « A ». Le 26 juin 1938, il recevra le nom de *Bouvines*. Son camouflage, comme celui des deux précédents, est le classique « deuxième type », mais ici à dominante sombre.



Profil L. Lecocq sur notices de P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration) © H&C 2007 Échelle 1/35

Le colonel de Gaulle en vareuse à col ouvert le 11 novembre 1938 au monuments aux morts de Montigny-les-Metz. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*



Les trois chars de la section du lieutenant Idée en 1937 : 2 011 *Jupiter*, 2 021 *Neptune* et 2 025 *Saturne*. Tous trois portent le grand « C » blanc de tourelle. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

cette première rencontre n'a pas laissé indifférent.

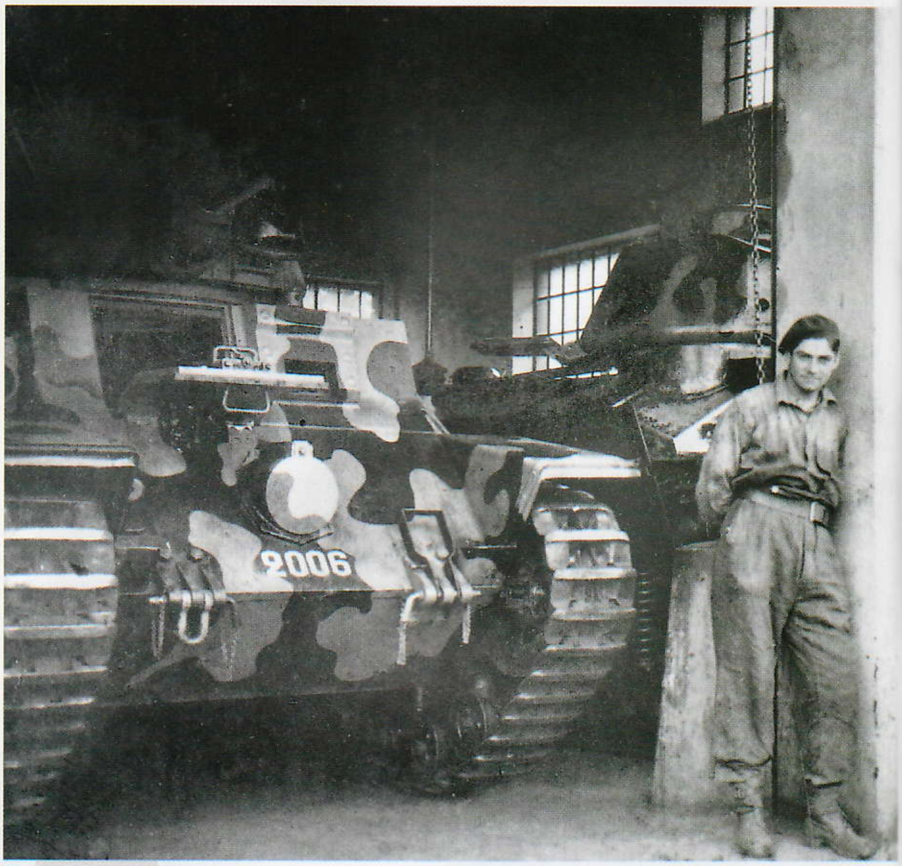
De Gaulle voulant faire passer ses conceptions dans les faits, s'affranchit de la classique phase d'observations de début de commandement et impose rapidement son style à ce « *régiment de mécaniciens* » qui n'a pas encore les honneurs de la place militaire de Metz où se croisent et souvent se toisent, des militaires de toutes les armes. « *La rivalité est grande dans la troupe, avec le 30e dragons ou les 80e et 151e régiments d'infanterie, ce dernier commandé par de Lattre* » (Léopold Baccini). Pour le lieutenant Jacques Bourgeois, « *les différentes unités s'ignorent plutôt qu'elles se jalousent* ». Différence de perception entre militaires, selon qu'ils sont des hommes de troupe ou des cadres.

Quoi qu'il en soit, De Gaulle imprime en quelques mois son rythme. « *Le matériel vrombit, le personnel halète, le colonel est partout, surgit à toute heure du jour et de la nuit, organise des exercices, mène les revues à une allure endiablée.* »[5]

Un jour, il surprend ses capitaines, en arrivant le premier au poste de garde dès 7 heures du matin pour les voir passer à leur prise de poste respective, les lieutenants en premier assurant généralement le rassemblement de début de travail à leur place.

Un autre jour, il déclenche inopinément un exercice de mobilisation (échelon A) sans préavis de 48 heures, contrairement aux us et coutumes alors en vigueur. Une autre fois, il assiste à des manœuvres sur le terrain de Frescaty d'une de ses compagnies, et déambule durant la pause déjeuner, un casse-croûte à la main, à la surprise générale. Ses cadres, habitués jusqu'alors à se rendre à leur domicile ou au restaurant le plus proche dès la fin de l'exercice du matin, n'osent plus s'éclipser. De Gaulle, magnanime enverra un officier, « *à titre exceptionnel* » chercher des casse-croûtes, chacun d'entre eux ayant ainsi tout loisir d'y réfléchir et de s'organiser pour la prochaine fois, conformément à une note de service qu'il avait pris soin de leur adresser sur ce sujet préalablement. « *Un ordre donné n'est jamais complet tant qu'on n'en a pas vérifié l'exécution* », aime-t-il à rappeler.

De Gaulle veut les meilleurs, et entend faire de son régiment une unité de spécialistes



Le char 2 006, futur *Rocroi*, au garage des chars à Frescaty au début de 1938, 1re compagnie. Il porte le camouflage « premier type » non ourlé, à bords nets et aux nuances tranchées, très caractéristique, appliqué à un tout petit nombre de chars D 2.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

De Gaulle veut donc les meilleurs, et entend faire de sa troupe une unité de spécialistes, à l'inverse des corps d'infanterie où ils sont plutôt rares, et à qui il souhaite insuffler véritablement un esprit sportif. Il entend développer chez chacun l'ambition de devenir expert, au tir, à la conduite, au camouflage, etc. « *Délaissant les " progressions monotones " pour de périodiques championnats, concours, challenges et palmarès, on jettera,* *grâce à l'amour propre sportif, dans l'instruction guerrière les plus modernes ferments d'activité* ".

Pour ce faire il peut s'appuyer sur une loi récente portant le service militaire de un à deux ans depuis le 15 mars 1935, ce qui permet une meilleure instruction, idéale dans une unité comme la sienne. Le niveau de recrutement, qui n'est pas meilleur que dans d'autres unités[6], s'élève rapidement au régiment car la plupart des chasseurs y reçoivent le permis de conduire à une époque où c'est plutôt rare, ce qui dénote un bonne aptitude alliée à un intérêt pour la technique.

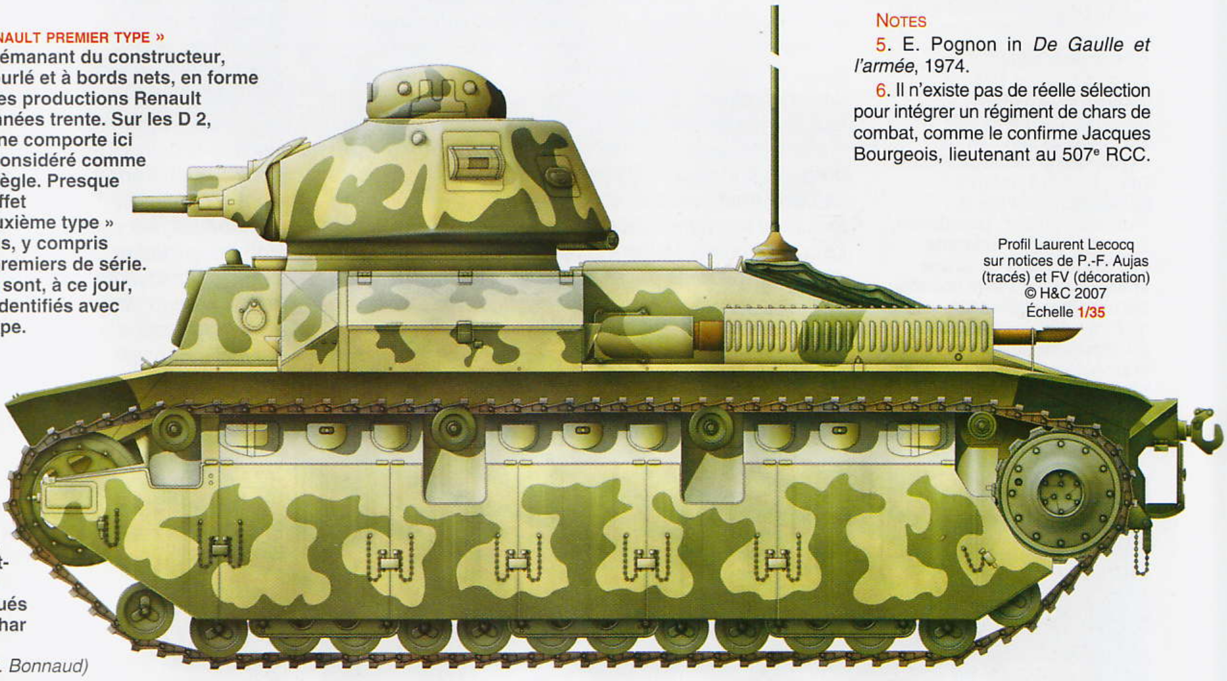
Ce bon niveau d'éducation générale réduit également d'autant les problèmes de discipline et permet de gagner en réactivité, donc en efficacité au combat .

Deux ans de service sous De Gaulle

Que pensent les simples chasseurs du régiment de Metz et de son chef ? Un appelé, Yves Hanon, arrivé au 507ᵉ RCC sur les talons du bouillant colonel, en livre le témoignage inédit :

« *J'étais postier à Beauvais lorsque je reçus ma fiche d'incorporation pour le 17 octobre 1937 au 507ᵉ RCC de Metz. Vaguement satisfait de ne pas avoir été versé dans la " biffe " — on en disait tant de mal ! — je pensais qu'en ma qualité de dirigeur d'appareil télégraphique Baudot, j'irais dans les transmissions, chez les planqués… N'ayant jamais vu de blindés, je n'éprouvais pas de curiosité à leur égard. Tout de même, si*

Char 2 053 *Friedland*, « E » blanc de tourelle, 2ᵉ compagnie, probablement en 1939. Sur l'avant, l'appareil est décoré d'un unique chevron blanc (désignant un sous-lieutenant), et certaines arêtes sont rehaussées de blanc, de même que les six rivets du capot de conduite.
Derrière, on reconnait les chars 2 033 *Marengo* « F » et 2 028 *L'Ancre*.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)



CHAR D 2 À CAMOUFLAGE « RENAULT PREMIER TYPE »
Ce profil, inspiré de clichés émanant du constructeur, montre le camouflage non ourlé et à bords nets, en forme de nuages, qui caractérise les productions Renault de la première moitié des années trente. Sur les D 2, ce type de camouflage (qui ne comporte ici que deux teintes) doit être considéré comme l'exception qui confirme la règle. Presque tous les D 2 possèdent en effet le camouflage « Renault deuxième type » montré sur nos autres profils, y compris les chars 2 004 et 2 005, premiers de série. Les 2 006, 2 008 et 2 033 sont, à ce jour, les seuls D 2 formellement identifiés avec le camouflage du premier type.

Profil Laurent Lecocq
sur notices de P.-F. Aujas
(tracés) et FV (décoration)
© H&C 2007
Échelle 1/35

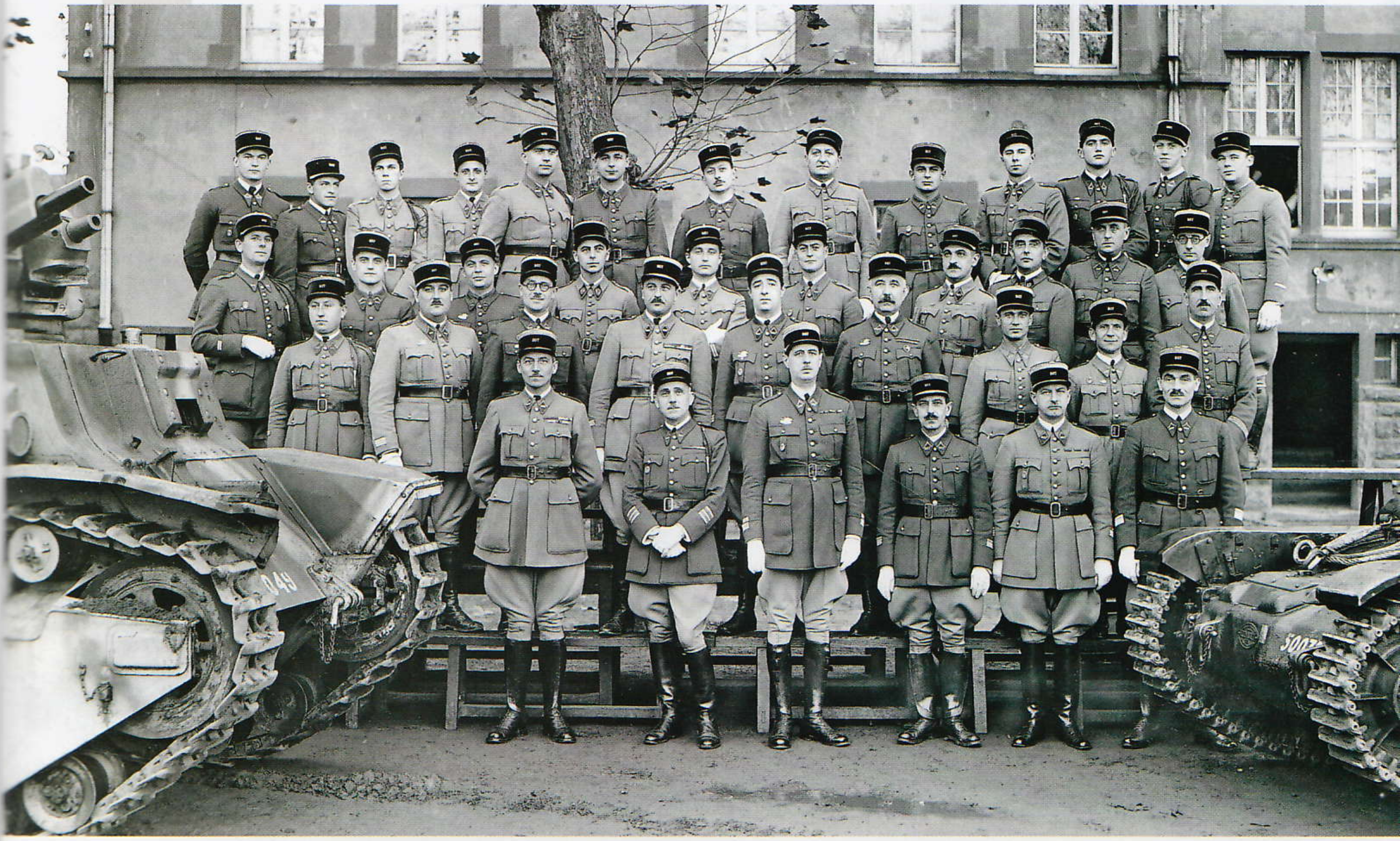


Photo officielle datant de l'automne 1937, peu après la prise de commandement. De Gaulle, encore lieutenant-colonel, pose au centre des officiers du 507ᵉ RCC, flanqués du char D 2 2 049 et d'un char léger R 35 du IIᵉ bataillon.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

NOTES

[5] E. Pognon in *De Gaulle et l'armée*, 1974.

[6] Il n'existe pas de réelle sélection pour intégrer un régiment de chars de combat, comme le confirme Jacques Bourgeois, lieutenant au 507ᵉ RCC.

j'avais su qu'au 14 juillet à Paris, on verrait défiler sur les Champs-Élysées, une cinquantaine de chars moyens D 2 neufs dont venait tout juste d'être doté le 507e RCC, je me serais déplacé pour les voir. La presse indiqua qu'ils y avaient fait sensation. Une sensation que je ressentirai le jour même de mon arrivée au quartier Lizé à Montigny-les-Metz. Tôt dans la matinée de ce jour, la gare de l'Est grouillait d'une foule de jeunes gens, tous du même âge, assez exubérants et chargés de baluchons. Il en était venu pas mal de la gare du Nord et des gares parisiennes terminus de la banlieue.

On sympathisait selon les accents. Adolescent dans le Pas-de-Calais, j'avais l'accent du terroir, un peu perdu dans la région parisienne dès mon arrivée à 15 ans. Parlant le patois artésien et l'argot parisien, j'étais fait pour me souder aux groupes qui envahissaient un convoi direct. Plus tard en fréquentant les Ardennais et les Lorrains, je pus constater que, sur le plan de l'amitié, ils égalaient les ch'timis. Pourvu que l'on gagna la leur, ils étaient ensuite les plus fidèles des camarades.

Par centaines, nous débarquâmes à la gare de Metz où des panneaux nous rassemblèrent par casernes. Outre le froid assez vif de la ville enneigée, son architecture et son atmosphère germaniques nous glacèrent jusqu'à la moelle. Valise à la main, nous nous dirigeâmes en glissant sur les pavés couverts de neige poudreuse, tels une malhabile colonie de pingouins. Durant plusieurs kilomètres, les chutes étaient ponctués de rires énormes. Aux fenêtres des casernes, les " anciens " accablaient les pauvres " bleus " des pires quolibets. Une guérite et un portique stoppèrent net notre désordre moutonnier : Quartier Lizé. *Pour libérer la voie du tramway arrêté, quelques sous-offs donnèrent de la voix et l'on s'engouffra entre un alignement de 400 mètres de bâtiments à deux étages de style " Kolossal'.*

Premier " bâton " [bataillon] *à droite, deuxième, à gauche. Un char D 2 étant devant la CE* [compagnie échelon], *le persiennage de son " moulin " grand ouvert, comme les élytres d'un énorme hanneton, les dépanneurs, penchés sur ses entrailles, étonnés, contemplèrent notre irruption massive tandis que se refermait la barrière nous isolant de la rue.*

C'est à ce moment que je ressentis un choc. La vie civile, c'était terminé. J'allais être pour deux ans le servant du monstre, là, devant moi. Séparés l'un de l'autre tel un troupeau de moutons scindé en deux, les deux bataillons s'éloignèrent ; à de rares exceptions près, les gars du premier [les D 2] *ne se mélangeraient plus à ceux du deuxième* [les R 35]. *Ce serait une loi presque physique : une différence de tonnage. Séparés par groupes d'une douzaine d'hommes environ, on s'apprêta à nous diriger sur nos chambrées. Il se produisit un énorme flottement au moment où les ch'timis et les parigots cherchèrent à se regrouper pour être ensemble dans les " piaules " et les " carrées ".*

Habitués, les sous-offs calmèrent le jeu. Après tout, comme c'était pour un an, ils préféraient des chambrées " ethniquement " uniformes. La mienne, mitoyenne du bureau de la compagnie, s'ouvrait à l'extrémité d'un gigantesque couloir carrelé de plus de cent mètres dont le nettoyage, à la serpillère était un cauchemar. »

Un dur apprentissage de conduite

Yves Hanon poursuit : « *Dans les chars de combat, il faut bien près d'un an pour former un homme au maniement d'un engin et de ses armes. Rien que la conduite et l'entretien exigent un semestre, le plus rude et le plus hivernal… Heureusement, les jours y sont les plus courts. Dans les trous et les monticules boueux du terrain de Frescaty, aux leviers de conduite d'un antique FT de 1917, je ne fis pas d'étincelles, surtout sous les hurlements d'un chef à trois galons qui me bombardait avec des mottes de gazon arrachées par les chenilles.*

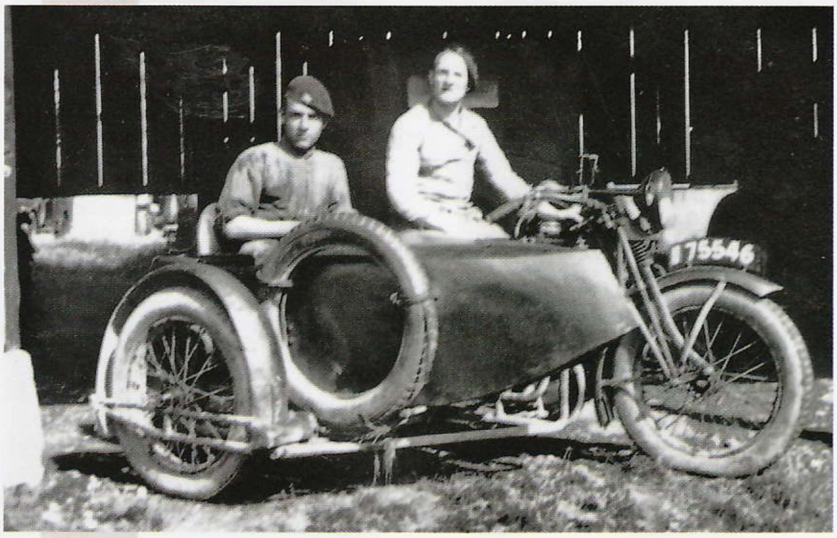
La conduite poids lourd s'apprenait à bord d'un vénérable Pierce-Arrow, camion des surplus américains de la même guerre dont le levier de changement de vitesse et le rond en bois du volant me restèrent entre les mains. Je ne fus pas plus heureux avec un side-car, rafistolé avec du fil de fer et dont la poignée des gaz fonctionnait capricieusement. Ou le moteur s'étouffait au milieu d'un cratère d'eau gelée, ou, recevant soudain tous les gaz avec retard, l'engin s'envolait à travers bois. Couvert de sueur malgré la brume glaciale, le moniteur et passager s'extrayait du panier, bien décidé à coller un zéro à l'apprenti conducteur qui tremblait comme une feuille.

> Ma dernière chance, la conduite d'un véhicule de tourisme, s'apprenait à bord d'un indescriptible « break »

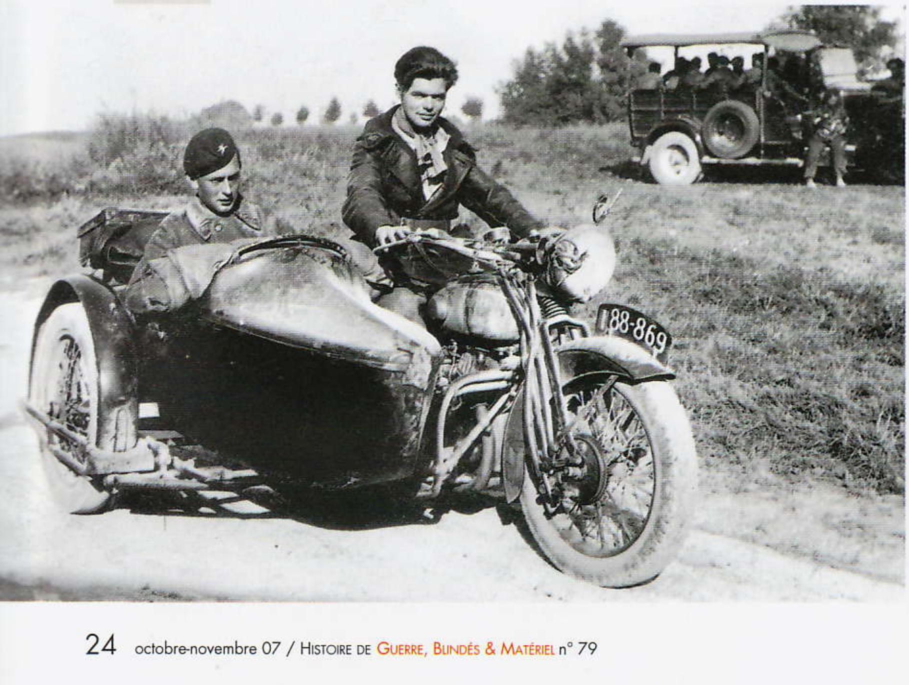
Ma dernière chance, la conduite d'un véhicule de tourisme, s'apprenait à bord d'un indescriptible " break " tenant de la jeep grand format, avec un toit, mais ouverte à tous les vents [➠ ci-contre]. *Mais pourquoi fallut-il qu'on s'entraînât au bord d'un bras de la Moselle ? Au cours d'un demi-tour sur le chemin de halage, un hurlement inhumain me fit écraser les pédales frein et accélérateur. Le moteur cala, heureusement, car en marche arrière, les roues étaient à cinquante centimètres des bords d'un quai. Lorsqu'il s'avéra qu'avec un tel matériel, des moniteurs qui piétinaient leur képi ne feraient jamais de moi un conducteur, le bureau consulta mon dossier. D'un postier on ne ferait pas un dépanneur, il valait mieux un garagiste. Alors, on me dirigea vers où il aurait fallu commencer : les cours radio.*

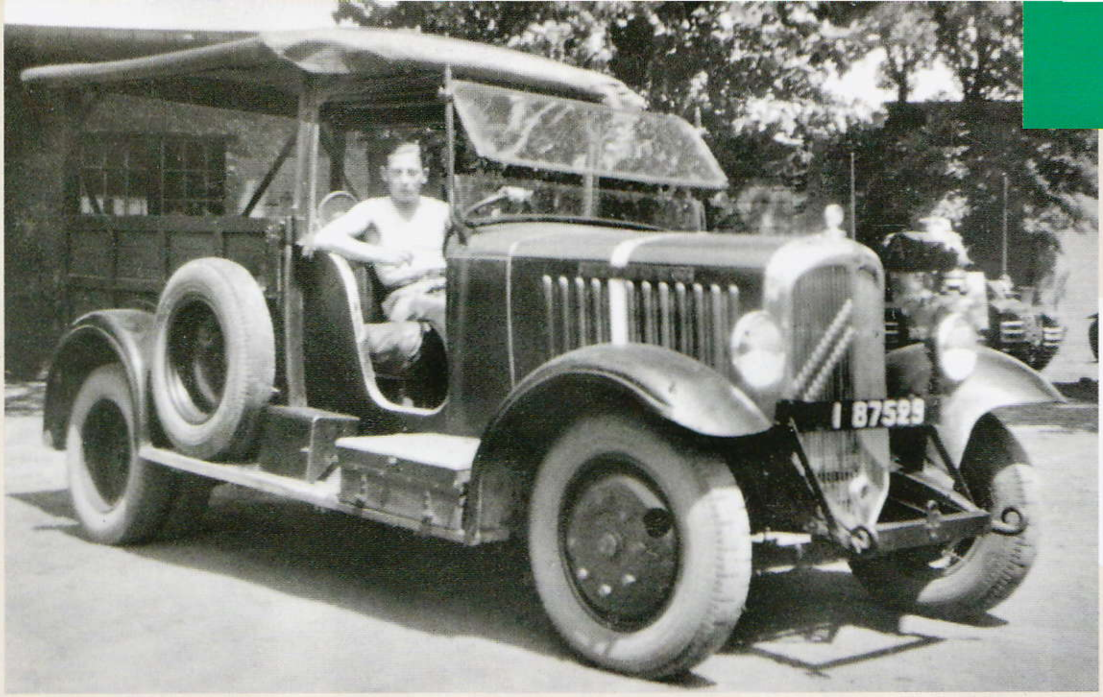
(suite page 26)

Ci-dessous.
Instruction sur motocyclette à la 1re compagnie en 1936, caporal Schaack dans le panier. Le matériel est ancien : il s'agit d'une moto René-Gillet type G à réservoir droit, matricule 75 546, accouplée à un side-car estafette premier modèle.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)



En bas de la page.
Un ou deux ans se sont écoulés et le matériel s'est quelque peu modernisé au 507e RCC de Metz. Nous voyons ici un attelage René-Gillet type G 1, matricule 88 869, piloté par le chasseur Guidez. Le side-car, toujours du type estafette comme il se doit dans une unité de chars, est le nouveau Bernardet modèle 1935 de forme dite bateau. Au second plan, l'un des breaks d'instruction Citroën type 29 du régiment.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)





Break d'instruction **Citroen type 29** 87 529 « *à moteur flottant* », précise avec justesse la légende d'origine pour désigner le moteur MFP. Trente de ces véhicules entrent en service à la fin de 1934 dans les RCC. Au volant, le chasseur Albert Prodhomme, arrivé au 507e RCC en 1938. La grande bande blanche transversale sur le capot identifie les véhicules d'instruction de tous types.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

François VAUVILLIER

BREAK D'INSTRUCTION DES RCC

CITROËN TYPE 29

L'apprentissage de la conduite est une nécessité dans tous les corps de troupe à vocation automobile.

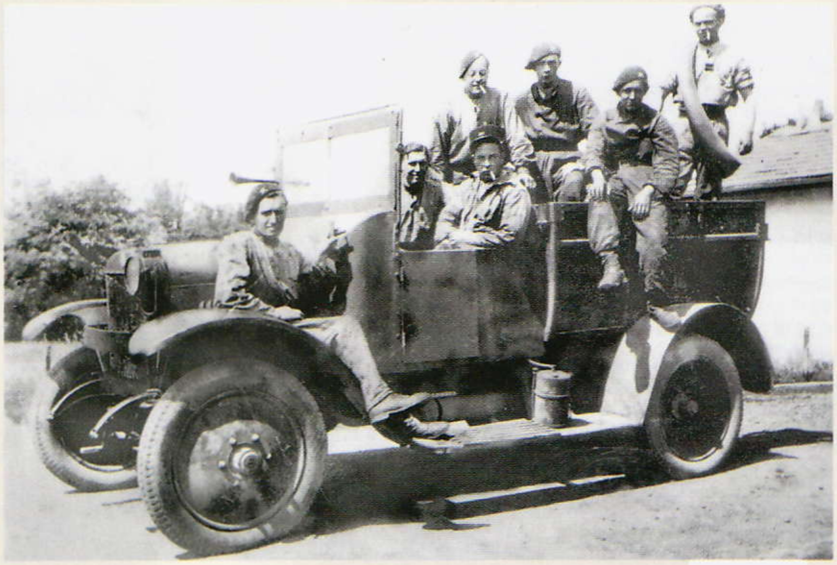
Pour cette raison, après qu'aient été utilisées toutes sortes de véhicules ordinaires dans les CIA (centres d'instruction automobiles) durant la Grande Guerre, l'état-major adopte au début des années vingt un type spécifique dont seront dotés les corps de troupe qui en justifient l'emploi. Ce véhicule, le *break d'instruction*, se caractérise par un jeu de pédales supplémentaires d'embrayage et de frein pour le moniteur et par deux banquettes en bois, en long à l'arrière, pour les élèves-conducteurs. Le modèle retenu est le petit **Berliet VFD / VFDB**, dont 900 exemplaires — quantité considérable pour l'époque — sont livrés à l'armée par le grand constructeur lyonnais entre 1923 et 1925.

Ces véhicules assurent uniquement l'instruction et éventuellement le service courant, sans jamais faire partie des tableaux de dotations de guerre. Pour les chars, la dotation est de 12 breaks d'instruction par RCC.

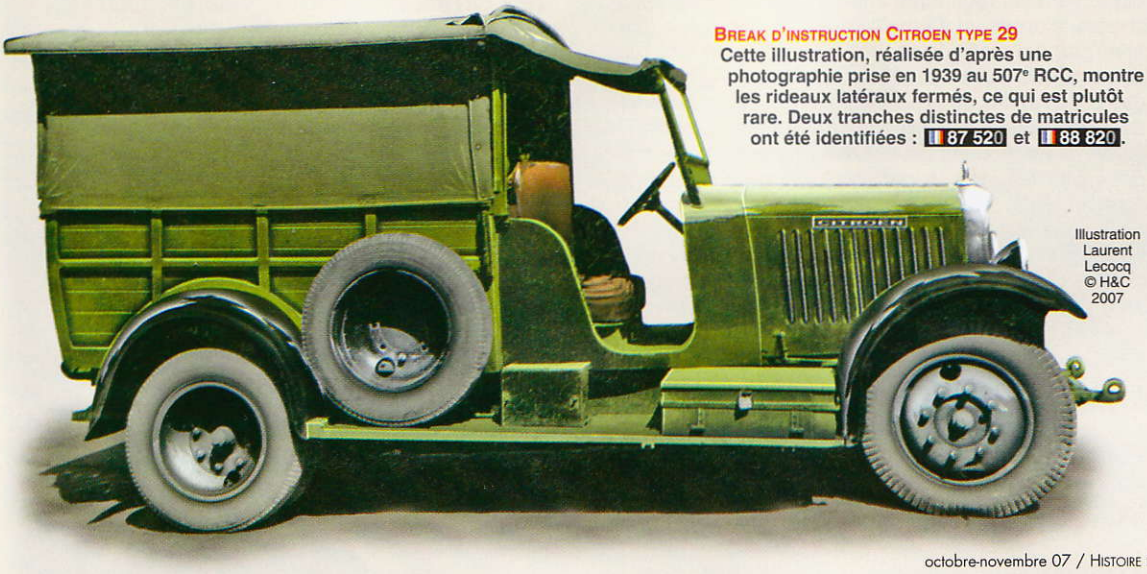
Or, à la fin de l'année 1932, la 1re direction (infanterie, section des chars de combat) estime « *nécessaire et urgent* » d'augmenter de trois le nombre de breaks à mettre à la disposition de chaque régiment de chars légers. La raison invoquée est de préserver autant que possible les chars FT, dont l'usage abusif pour l'instruction entraîne « *l'usure croissante* », sachant par ailleurs les « *difficultés d'approvisionnement en pièces de rechange pour les dits chars* ».

Non satisfaite, la demande est renouvelée fin 1933 : « *une dotation* de *15 breaks par régiment (3 au parc régimentaire et 2 par compagnie) permettra d'intensifier l'instruction de conduite automobile du personnel avant d'entreprendre l'instruction de conduite char* » (21 septembre 1933), préservant ainsi un matériel FT encore précieux.

La demande porte sur 30 breaks d'instruction, dont le marché sera attribué à **Citroën**, qui est alors très offensif commercialement. Le modèle retenu, livré en 1934 par le Quai de Javel, est établi sur châssis **type 29 court** du catalogue. Ces véhicules, propres aux chars de combat, resteront en service jusqu'en 1940 dans les dépôts de l'intérieur. ■



La silhouette familière du plus classique des breaks d'instruction, le **Berliet VFD** (ou **VFDB**) de 1923-25. Il est établi sur un châssis de camionnette 1500 kg en monte double à l'arrière. Sur ce document pris à la 3e compagnie du I/507e RCC vers 1936, nous voyons une « équipe de dépannage », le chasseur Frey sur l'aile.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)



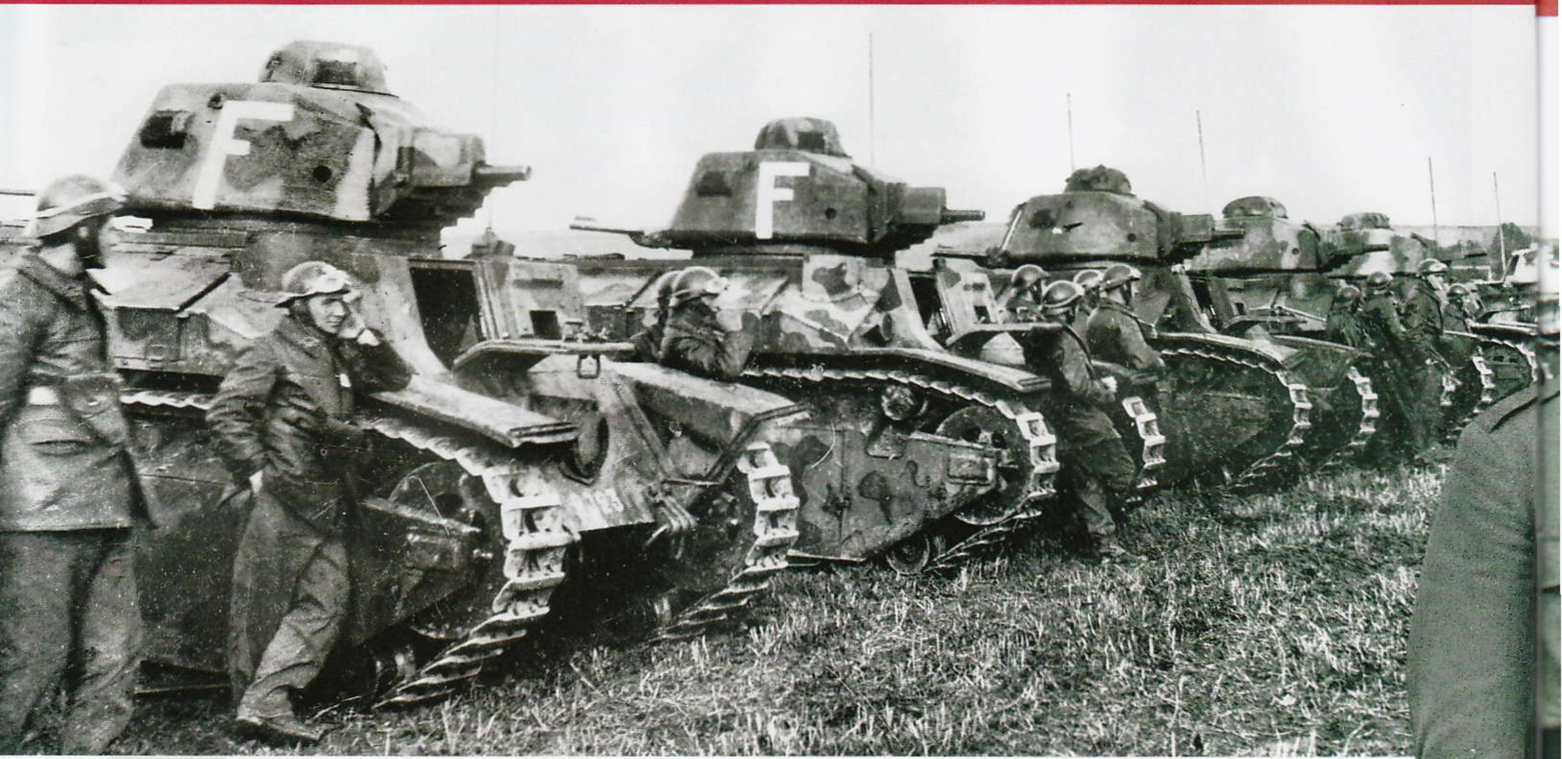
Break d'instruction Citroen type 29
Cette illustration, réalisée d'après une photographie prise en 1939 au 507e RCC, montre les rideaux latéraux fermés, ce qui est plutôt rare. Deux tranches distinctes de matricules ont été identifiées : 87 520 et 88 820.

Illustration
Laurent
Lecocq
© H&C
2007

Citroën type 29

(fiche reconstituée d'après les indications du catalogue Citroën pour le châssis type 29 U court)

Moteur : Citroën MFP, 6 cylindres 75 x 100 de 2 651 cm³, délivrant 53 ch à 3 200 t/mn
Boîte de vitesses : 4 + AR
Poids mort en ordre de marche : 2 500 kg environ
Charge utile : 1 500 kg env.
Empattement : 3,33 m
Voie avant : 1,62 m
Voie arrière : 1,64 m
Longueur : 5,14 m
Largeur : 2,04 m
Hauteur : 2,47 m
cotes de la camionnette bâchée du catalogue



Deux des chars de la section du sous-lieutenant Jacques Bourgeois (2e section de la 2e compagnie), portant la grande lettre « F », lors de la revue devant le général Gamelin qui marque la fin de la mobilisation de 1938 (10 octobre probablement). De gauche à droite :
– 2 023 *Fleurus*, identifié par son numéro, car le nom n'est peint que du côté gauche de la tourelle ;
– 2 033 *Marengo*, identifié par son camouflage de caisse très caractéristique : superstructure revêtue du camouflage premier type, à deux tons nets sans bordure. La tourelle est plus sombre, de même que le blindage du train de roulement.
Les appareils suivants appartiennent à la 3e compagnie. Le premier possède un grand « I » blanc en arrière de la tourelle (1re section), et deux chars au fond ont un grand « K » de tourelle (3e section).
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Aux PTT, j'avais suivi des cours de sounder. Je devins rapidement un crack par rapport à toute une bande dont le seul but était de devenir " garde-boules " (chargés du réfectoire) ou " garde-mites" (préposé aux vêtements). Mais pour ces emplois recherchés, il y avait pléthore de braves types étonnamment adaptables, sans certificat d'études, voire illettrés... Cependant l'utilisation du morse en salle n'avait rien à voir avec celle du même procédé de transmission à bord d'un char en marche. Le radio y est une sorte de passager en surnombre, privé de toute vision extérieure, cramponné à sa planche de manipulation. Lorsque le char plonge dans un trou ou, au sommet de celui-ci, rebascule à l'horizontale, le radio donne de la tête sur le blindage et le bourrelet de cuir à l'avant de son casque amortit le choc... Mais quand même ! Supposons qu'il ait à transmettre la lettre S du code (accélérez), en plongeant en avant, il écrase le manipulateur et envoie un T prolongé (demi-tour). Les chars des quatre sections (douze en tout) n'y comprennent rien si le commandant de compagnie accélère sans faire demi-tour lui même. » (Yves Hanon)

L'empreinte du chef

Par ailleurs, « *la formation individuelle n'est rien sans l'esprit de corps et le savoir-faire collectif* ». De Gaulle préconise donc de les développer en opposant périodiquement les régiments entre eux. Sur des terrains choisis, d'après un thème calculé, chacun à son tour et au grand complet devra mettre en action ses organes de combat en liaison les uns avec les autres. Le nombre des balles et des obus placés dans les cibles, le degré de camouflage réalisé, la qualité des travaux d'organisation, le fonctionnement des transmissions, la marche des ravitaillements, le tout contrôlé par un jury bardé d'appareils photographiques, de chronomètres, de microphones, fourniront la mesure des résultats obtenus. Cette comparaison, à dessein solennelle, fera plus pour la cohésion des unités que toutes les prescriptions ensemble.

« *Grâce à lui, son régiment formé d'appelés et d'engagés venus de toutes les régions du nord de la Loire, mais tous bien intégrés, est une unité remarquable d'homogénéité et de cohésion pour l'époque. C'est un chef généralement et indiscutablement accepté. Il entre déjà une inconsciente part de " gaullisme " dans le comportement de la plupart de ceux qu'il commande.* » (Yves Hanon)

Mais De Gaulle est aussi proche du bien-être de ses soldats et souhaite que les règlements militaires soient appliqués également en ce qui concerne l'intendance. Il contrôle personnellement et par de fréquents sondages, tour à tour la qualité du café le matin, l'application stricte des conditions d'hygiène dans la préparation des repas, prescrit qu'un officier soit systématiquement présent aux repas et au réfectoire. Il souhaite également développer l'instruction générale pour assurer la promotion sociale de ses meilleurs éléments. Gare au cadre du régiment qui, " tuteur " d'un chasseur, mais peu impliqué dans son développement personnel, se voit puni par De Gaulle, en lieu et place du fautif suite à un examen raté.

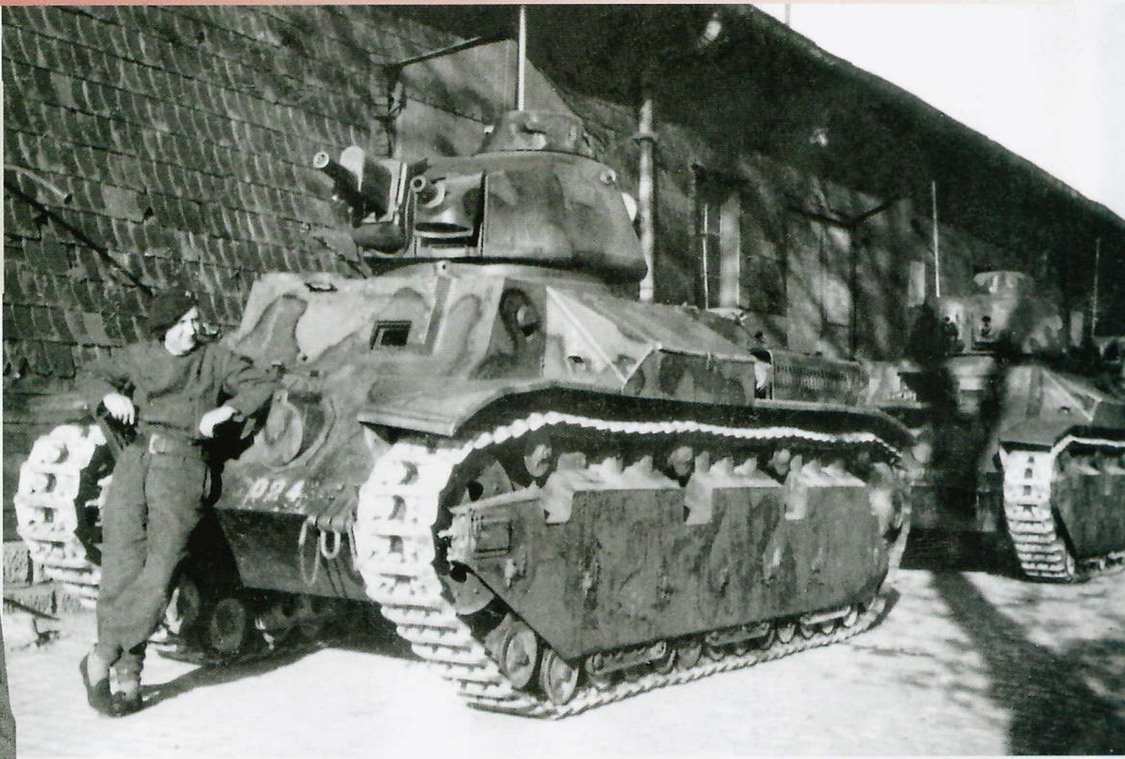
« *Lors de mon arrivée en octobre 1937, les " gars du bureau " nous préviennent, avec une surprenante autorité dans le ton, que le grand Charles est un type réglo qui va nous en faire baver. On les croit tout d'abord, tant il en impose à tous, par sa stature, son autorité naturelle, sa distinction et son apparente impassibilité. Mais la réalité du personnage n'est pas à la portée de quiconque. Il est d'une trop grande exigence pour n'avoir que des amis. Moi qui lui doit cinq années de captivité et sachant qu'il nous a toujours dit que " l'on doit tomber avec son char et ne pas l'abandonner sans le détruire ", je ne lui en veux cependant pas. Au 507e RCC, les contaminés par la politique voient en lui un aristocrate dédaigneux. Cependant tout en reconnaissant son exigence, les sans-grades à son service, ordonnance, planton, chauffeur, etc., reconnaissent n'être pas malheureux sous sa coupe car cela les auréole d'un certain prestige. On allègue ici et là qu'il possède un goût prononcé pour les marques extérieures du respect. Je ne l'ai pas remarqué.*[7]

Il entre déjà une part inconsciente de « gaullisme » dans le comportement de la plupart de ceux qu'il commande

Il n'aime pas les automatismes d'une armée courtelinesque. Quand sa voiture approche du quartier Lizé, son chauffeur actionne les phares. La sentinelle crie " Aux armes ! " et tout se passe toujours très bien. Il

Note

[7] Le lieutenant Jacques Bourgeois m'a rapporté qu'un officier rentrant au quartier à pied et invité à monter par le colonel De Gaulle dans sa voiture qui passait à cet instant, voulant rompre un silence pesant une fois en sa compagnie, lui pose une question à propos de manœuvres à venir, se voit rétorquer un ferme : « *On ne pose pas de questions à son colonel !* » (NdA)



Le char 2 024 à Metz. Aucun marquage n'apparaît, et cet appareil fait partie des cinq qui n'ont jamais été baptisés. Sur le matricule, le premier 2 du matricule paraît effacé, ou faiblement repris à la craie. *(Coll. anciens des chars via SB)*

n'est pas pire que le roi Jean [le colonel de Lattre de Tassigny]. *Il sait mettre ses subordonnés à l'aise. Son consentement comme sa réprobation, se lisent dans son regard. Cinglant, celui-ci est méprisant ; bienveillant, il est un compliment muet mais flatteur.* » (Yves Hanon)

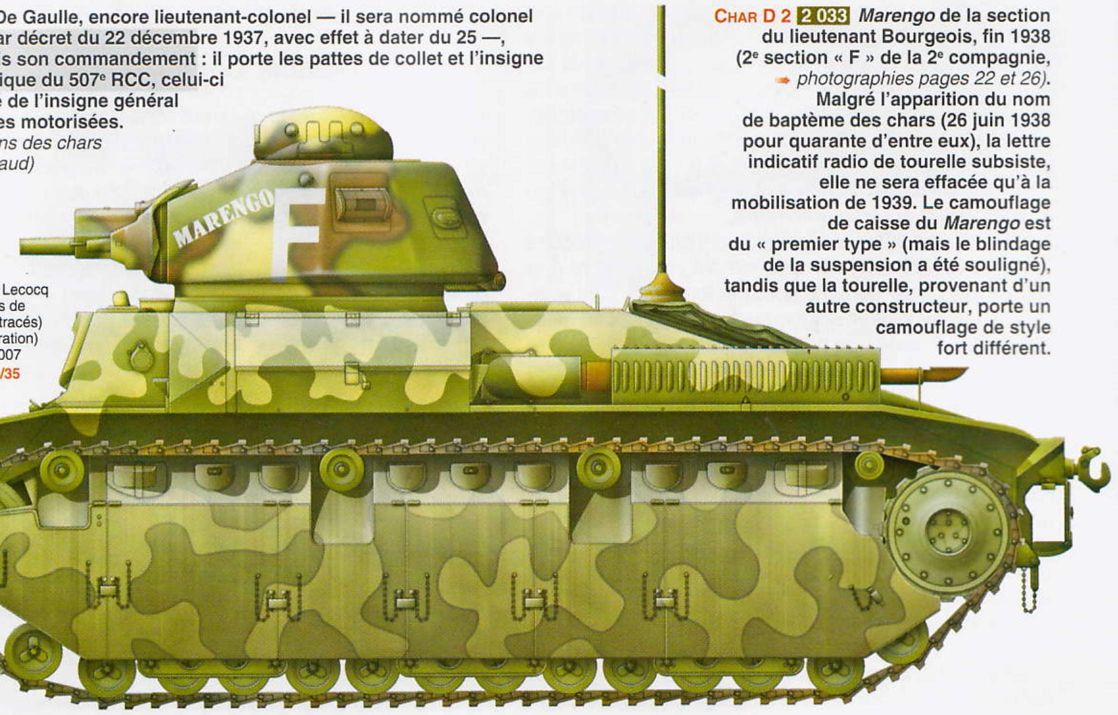
De Gaulle et les cadres

Le corps des sous-officiers bénéficie tout particulièrement de la sollicitude du chef de corps. Ferment essentiel entre la troupe et les officiers, souvent désargenté, le sous-officier rencontre des problèmes de logement, de financement des soins, à une époque où sa solde est inférieure au salaire d'un ouvrier ou d'un petit fonctionnaire. C'est une population à la merci de la propagande subversive, ce qui n'a pas échappé au colonel De Gaulle, qui multiplie les interventions auprès de toutes les institutions susceptibles de leur venir en aide, renforcé en cela par ses convictions bien chrétiennes, lui qui assiste chaque dimanche à la messe, à la chapelle Sainte-Thérèse de Montigny-les-Metz.

Chez les officiers, il n'a de cesse que de rétablir les habitudes d'exactitude et la vertu de l'exemple. Soucieux également de la formation intellectuelle de ses officiers, il leur impose des conférences sur des sujets divers tant militaires que civils. « *La culture générale est la meilleure école du commandement* » écrit-il dans *Le fil de l'épée*.

Ce souci permanent d'exigence génère quelques grincements de dents parmi ces derniers, renforcé également en cela par la dégradation des conditions de travail suite au passage du service militaire porté à deux ans qui a pour conséquence d'augmenter la présence de la troupe sous les drapeaux avec le même nombre de cadres, restriction budgétaire oblige, et donc le poids des astreintes à une époque où le reste de la population accè-

De Gaulle, encore lieutenant-colonel — il sera nommé colonel par décret du 22 décembre 1937, avec effet à dater du 25 —, a pris son commandement : il porte les pattes de collet et l'insigne métallique du 507e RCC, celui-ci surmonté de l'insigne général des troupes motorisées. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*



CHAR D 2 2 033 ***Marengo*** **de la section du lieutenant Bourgeois, fin 1938 (2e section « F » de la 2e compagnie,** ➙ *photographies pages 22 et 26*). **Malgré l'apparition du nom de baptème des chars (26 juin 1938 pour quarante d'entre eux), la lettre indicatif radio de tourelle subsiste, elle ne sera effacée qu'à la mobilisation de 1939. Le camouflage de caisse du** ***Marengo*** **est du « premier type » (mais le blindage de la suspension a été souligné), tandis que la tourelle, provenant d'un autre constructeur, porte un camouflage de style fort différent.**

Profil Laurent Lecocq
sur notices de
P.-F. Aujas (tracés)
et FV (décoration)
© H&C 2007
Échelle 1/35

de aux congés payés, avec augmentation de salaires. À ce titre, le lieutenant Jacques Bourgeois témoigne que le lieutenant Baise, se plaignant auprès du colonel d'être de service trois dimanches de suite, se voit admonesté en retour d'un cinglant « *êtes-vous militaire ou fonctionnaire ?* », qui ne souffre plus de discussion.

Yves Hanon précise également « *qu'au niveau des officiers subalternes, il est parfois déconcertant. Il est capable à la fois de leur délivrer un blanc-seing, puis de voir en eux des " couillons " si, dans l'exécution, des détails ont cloché. Pour lui, tout tient dans l'intelligence apportée à l'accomplissement de sa mission. Cependant son pragmatisme et son sens de la justice l'incitent à reconnaître l'existence de certaines circonstances atténuantes* ».

Le moral des officiers reste néanmoins bon et bientôt l'ensemble du régiment n'évoquera plus son colonel que par ce vocable, « *le grand Charles* ».

Un régiment de haute tenue

De Gaulle a également compris que l'image de son régiment passe aussi par une tenue irréprochable en tous temps. En tenue de travail ou de sortie, il est lui-même toujours ganté de blanc et en change plusieurs fois par jour. De son bureau d'angle du premier étage, situé à l'entrée du quartier Lizé, il dispose d'une vue plongeante sur le poste de police, et n'admet pas le col relevé de la veste de cuir d'un chef de char frileux ou un cache-nez non réglementaire.

Il tient à ce que les tenues de sortie des sous-officiers soient remplacées systématiquement pour tous et non uniquement pour certains, lorsque les effets sont usagés, ce qui favoriserait uniquement les négligents. Valeur d'exemple, Il ne néglige pas non plus de monter non pas « *en char* » mais « *assis sur la portière de tourelle* » lors des défilés ou des prises d'armes, afin de montrer qu'il n'hésite pas, lui, l'homme du « *char-papier* », à se frotter au « *char-métal* ». Cette anecdote rapportée par le lieutenant Jacques Bourgeois nous révèle que le colonel De Gaulle, pourvu de grandes jambes mais doté en rapport d'un plus petit buste, une fois assis sur la trappe de la tourelle, ne laissait finalement voir que sa tête et peu de son buste. Fort de ce constat, pour y remédier, et conscient de l'impact d'une telle image, il s'installait alors sur un coussin qui avait le mérite de le rehausser et de lui éviter ainsi d'être trop masqué par la tourelle.

Un autre témoignage à ce sujet d'Yves Hanon : « *Il a été écrit* [8] *que le colonel montait, lors des défilés dans Metz ou à l'issue des manœuvres, dans le 2013* Austerlitz *dont la marraine était madame Giraud, épouse du gouverneur militaire de Metz. En vérité, bien que les deux hommes ne puissent pas se sentir, le colonel montait parfois, par diplomatie et galanterie, à bord de ce dernier D 2. Mais il aimait mieux prendre la place du capitaine Foucaud* [dans le 2006 *Rocroi*] *car le courant passait bien entre les deux hommes. Dans ces cas-là, seul radio à bord, je voyais les grandes jambes du colonel, assis sur la portière de tourelle, pendre à l'intérieur du char. Il arrivait qu'il prît l'une de mes épaules pour un repose-pied naturel se trouvant juste à sa portée. Je ne bougeais pas, de peur qu'il s'en aperçût. Lui, hiératique, centaure sur chenilles, il répondait par des saluts aux applaudissements de la foule.* »

Hiératique, centaure sur chenilles, il répondait par des saluts aux applaudissements de la foule

1938, le premier baptême des chars

« *Chaque dimanche qui vient nous amène une nouvelle fête régimentaire. C'était hier celle du 507e RCC au quartier Lizé.* [...] *Faisons-nous l'écho d'une cérémonie originale qui se déroula dans une des cours du quartier, le baptême de quatre-vingt dix chars d'un modèle nouveau récemment arrivés au régiment. Ces appareils avaient reçu des vocables variés, et principalement* [9] *des noms de batailles illustres* [→ liste ci-contre]. *Leurs marraines étaient des dames de Metz, épouses d'officiers pour la plupart.* » (*Le Républicain lorrain*, 26 juin 1938)

En cet été 1938, la première année de service se termine pour Yves Hanon : « *En vue d'échapper aux corvées, je me porte volontaire pour le peloton d'élèves caporaux. Les copains me considèrent d'abord comme un fayot et un faux-frère. Nous sommes quelques-uns du contingent à leur expliquer qu'il ne faut pas laisser tomber l'importante fonction de " crabe de semaine "*

NOMS DES CHARS D 2
1938-1939

2004	Patay
2005	Wagram
2006	Rocroi
2007	Tolbiac
2008	Poitiers
2009	Fontenoy
2010	Orléans
2011	Bouvines (ex-Jupiter)
2012	Arcole
2013	Austerlitz
2014	Lutzen
2015	Rivoli
2016	Valmy
2017	Jemmapes
2018	Villers-Cotterets
2019	Malakoff
2020	L'Isly
2021	L'Alma (ex-Neptune)
2022	L'Oise (1939)
2023	Fleurus
2024	—
2025	Yorktown (39, ex-Saturne)
2026	Mons-en-Puelle
2027	Coulmiers
2028	L'Ancre
2029	Sintzhein (1939)
2030	Denain
2031	—
2032	Pyramides
2033	Marengo
2034	Solférino
2035	Neerwinden
2036	Eylau
2037	La Marsaille
2038	Steinkerque
2039	La Moscowa
2040	Mont d'Origny (1939)
2041	Magenta
2042	Marignan
2043	Montmirail (1939)
2044	— (CEMA Vincennes)
2045	La Marne
2046	Iéna
2047	Méry
2048	—
2049	Navarin
2050	L'Yser
2051	Douaumont
2052	—
2053	Friedland

---

[8] *Le colonel De Gaulle et ses blindés. Laon 15-20 mai 1940*, Paul Huard. Plon 1980.

[9] Tous les D 2 sont baptisés de noms de victoires, du haut Moyen-Âge jusqu'en 1918, mais les R 35 reçoivent quant à eux des noms sous forme d'adjectifs qualificatifs flatteurs (*Astucieux*, etc.).

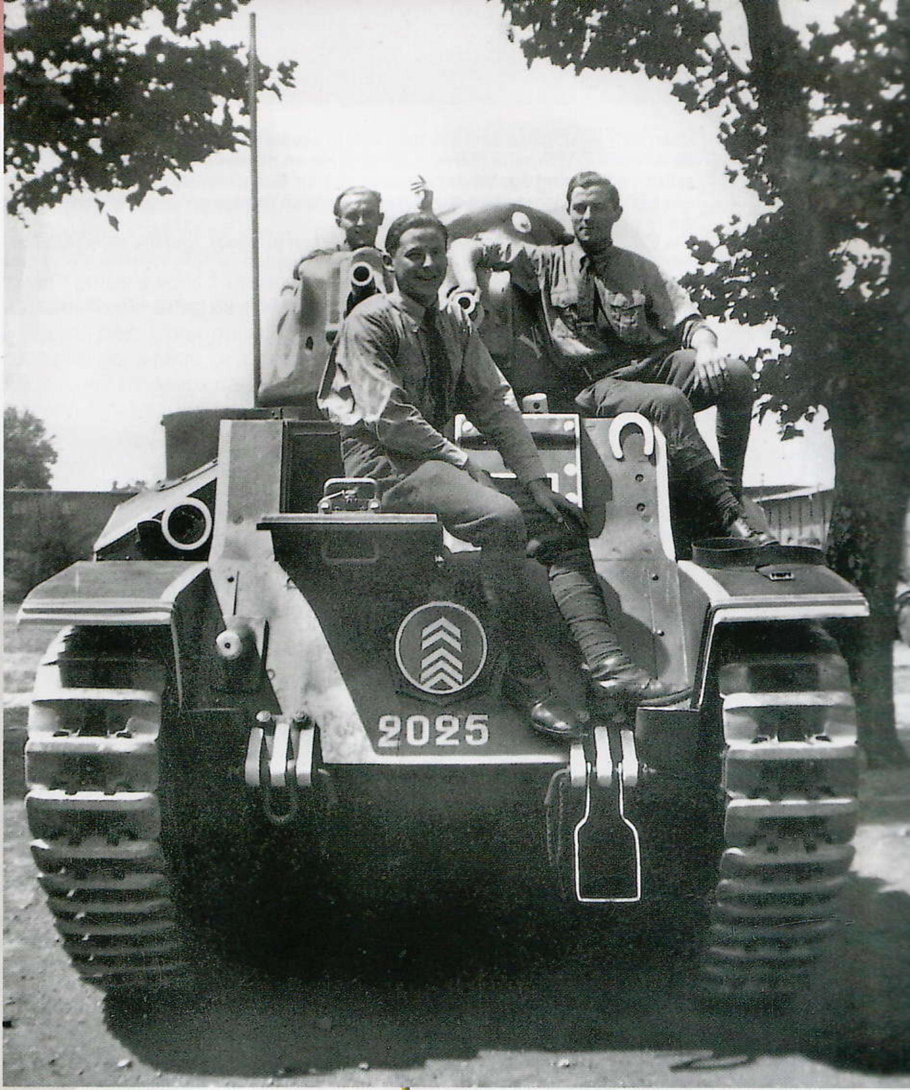
La fanfare du 507e RCC, qui joue d'« *alertes refrains chasseurs* [...], *vient combler une lacune à Metz où nous n'avions pas de musique chasseur, très prisée du grand public* », indique le Républicain lorrain. De grandes trompettes, non visibles ici, seront introduites en 1939. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

entre les seules mains des engagés ou des " rempilés " dont quelques-uns jouent les pète-sec.

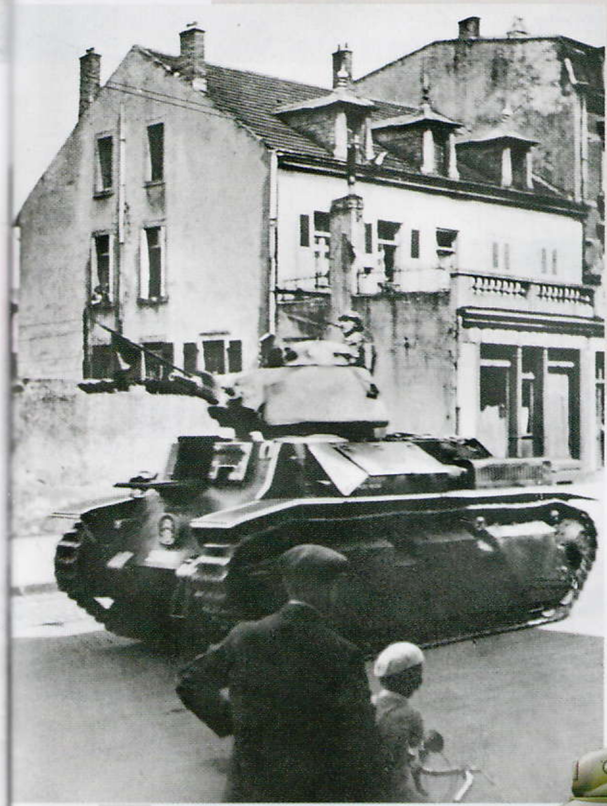
La vie au 507e RCC est plutôt belle à ce que l'on dit dans Metz, par rapport à celle du 151e RI du colonel de Lattre de Tassigny. Une ou deux heures avant que sonne la diane pour nous, on entend partir au pas cadencé d'autres régiments de Montigny. Tout Metz sait que nous sommes des " planqués ", malgré un colonel " terrible" et comme nos chars impressionnent la population et tous les autres " grivetons ", nous, en ville, on

UN CHAR À LA MARQUE DU COLONEL DE GAULLE

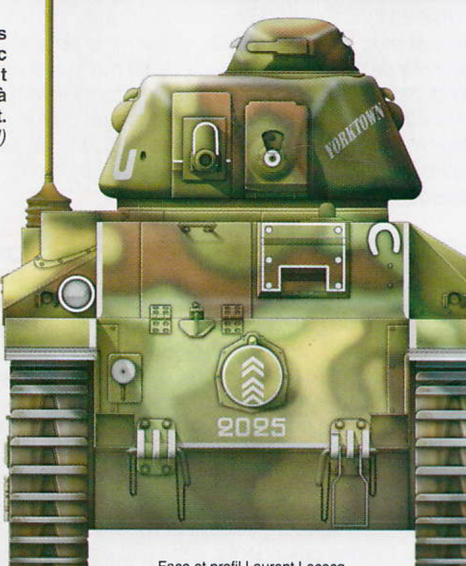
Les témoignages évoquent souvent l'*Austerlitz*, parfois le *Rocroi*. Mais l'évidence photographique vient à notre secours pour montrer que le colonel De Gaulle a finalement adopté pour monture un troisième char. Il s'agit du 2 025 *Yorktown*, tardivement baptisé le 2 juillet 1939, qui arbore, de manière visible et durable, la marque du chef de corps : les cinq chevrons.



Le 2 025 *Yorktown* en été 1939. Les arêtes du char sont soulignées de blanc et cinq chevrons (colonel) décorent la protection de phare à l'avant. Le fer à cheval porte-bonheur est d'usage fréquent. *(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)*

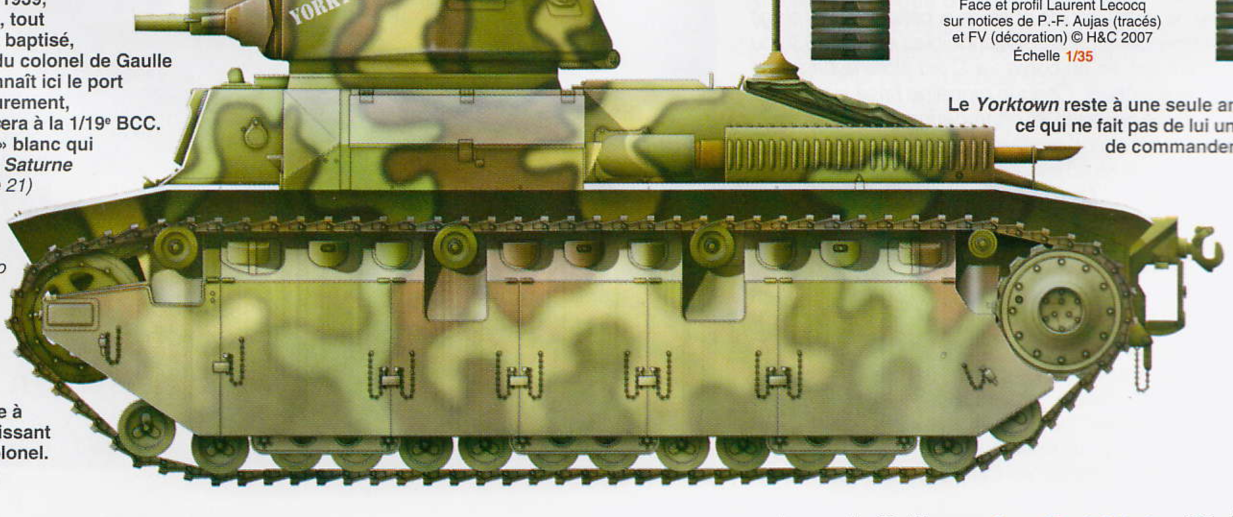


Le 2 025 *Yorktown* (ex-*Saturne*) à Metz en été 1939, à l'époque où, tout nouvellement baptisé, il est le char du colonel de Gaulle dont on reconnaît ici le port altier. Ultérieurement, le *Yorktown* sera à la 1/19e BCC. Le grand « C » blanc qui existait sur le *Saturne* (➠ *photo page 21*) demeure visible sur la tourelle à droite (➠ *photo de face ci-dessus*), mais on ne le distingue plus du côté gauche. Ce point demeure à éclaircir, s'agissant du char du colonel. *(Coll. R. Potié)*

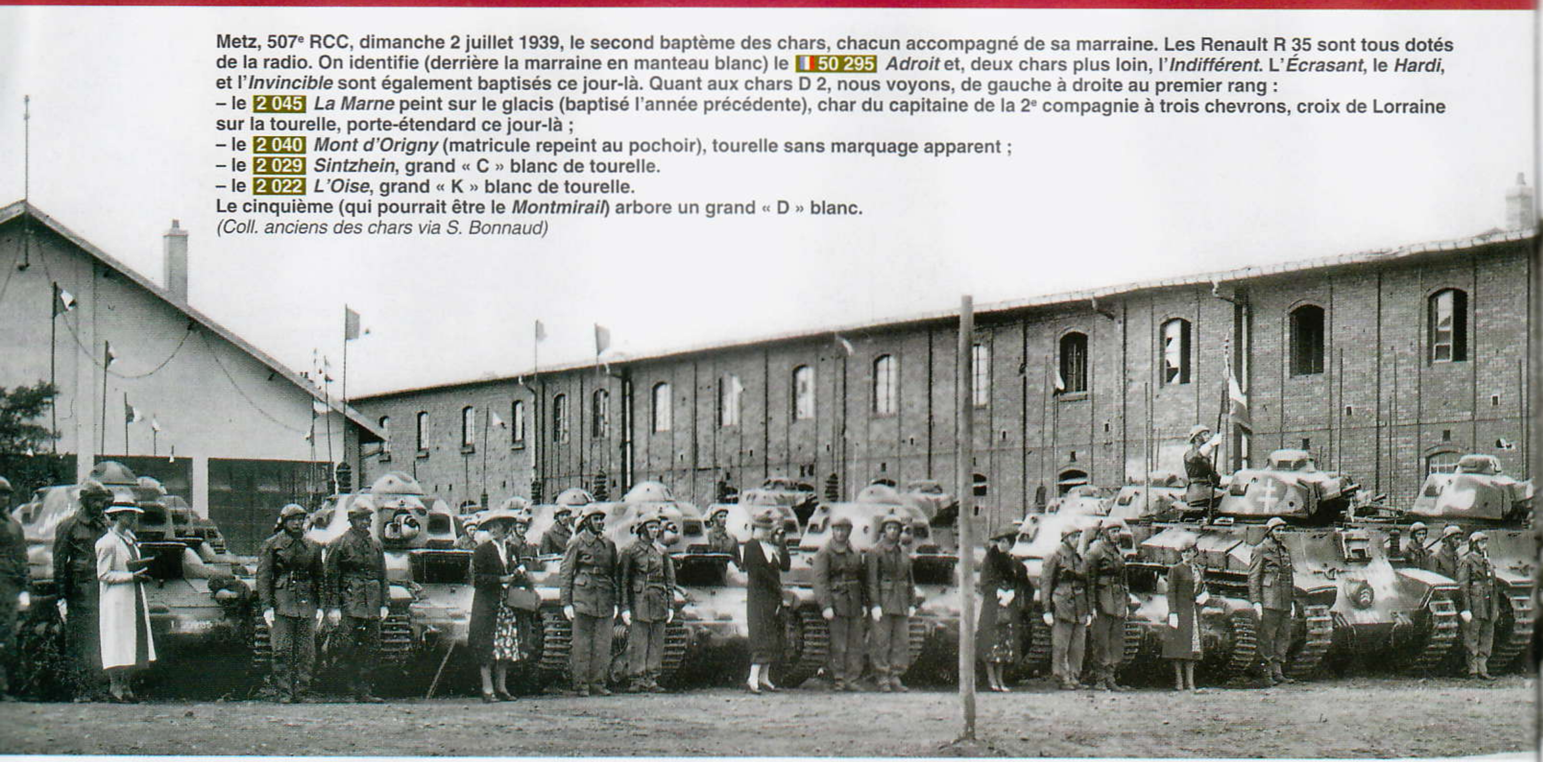


CHAR D 2 2 025 *Yorktown* (ex-*Saturne*) portant la marque de commandement du colonel de Gaulle. Ces marquages décoratifs (arêtes soulignées en blanc et chevrons de grade) sont visibles en 1939 sur plusieurs D 2. Le nombre de chevrons (un, deux ou trois) varie selon que le chef de char est sous-lieutenant, lieutenant ou capitaine.

Face et profil Laurent Lecocq sur notices de P.-F. Aujas (tracés) et FV (décoration) © H&C 2007
Échelle 1/35



Le *Yorktown* reste à une seule antenne, ce qui ne fait pas de lui un « char de commandement ».



Metz, 507e RCC, dimanche 2 juillet 1939, le second baptême des chars, chacun accompagné de sa marraine. Les Renault R 35 sont tous dotés de la radio. On identifie (derrière la marraine en manteau blanc) le 50 295 *Adroit* et, deux chars plus loin, l'*Indifférent*. L'*Écrasant*, le *Hardi*, et l'*Invincible* sont également baptisés ce jour-là. Quant aux chars D 2, nous voyons, de gauche à droite au premier rang :
- **le 2 045 *La Marne* peint sur le glacis (baptisé l'année précédente), char du capitaine de la 2e compagnie à trois chevrons, croix de Lorraine sur la tourelle, porte-étendard ce jour-là ;**
- **le 2 040 *Mont d'Origny* (matricule repeint au pochoir), tourelle sans marquage apparent ;**
- **le 2 029 *Sintzhein*, grand « C » blanc de tourelle.**
- **le 2 022 *L'Oise*, grand « K » blanc de tourelle.**

Le cinquième (qui pourrait être le *Montmirail*) arbore un grand « D » blanc.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

est plutôt voyants. Ma première permission à Versailles se déroule dans un état second. En civil, je me sens comme en défaut. Par la suite toutes les occasions sont bonnes pour faire sauter les autres : l'Anschluss, les Sudètes, Munich, Dantzig, etc. Sans compter les mouvements sociaux, fréquents à l'époque. À Metz, nos chars se baladent dans les rues, histoire de calmer les esprits, peu enclins à la révolution cependant. »

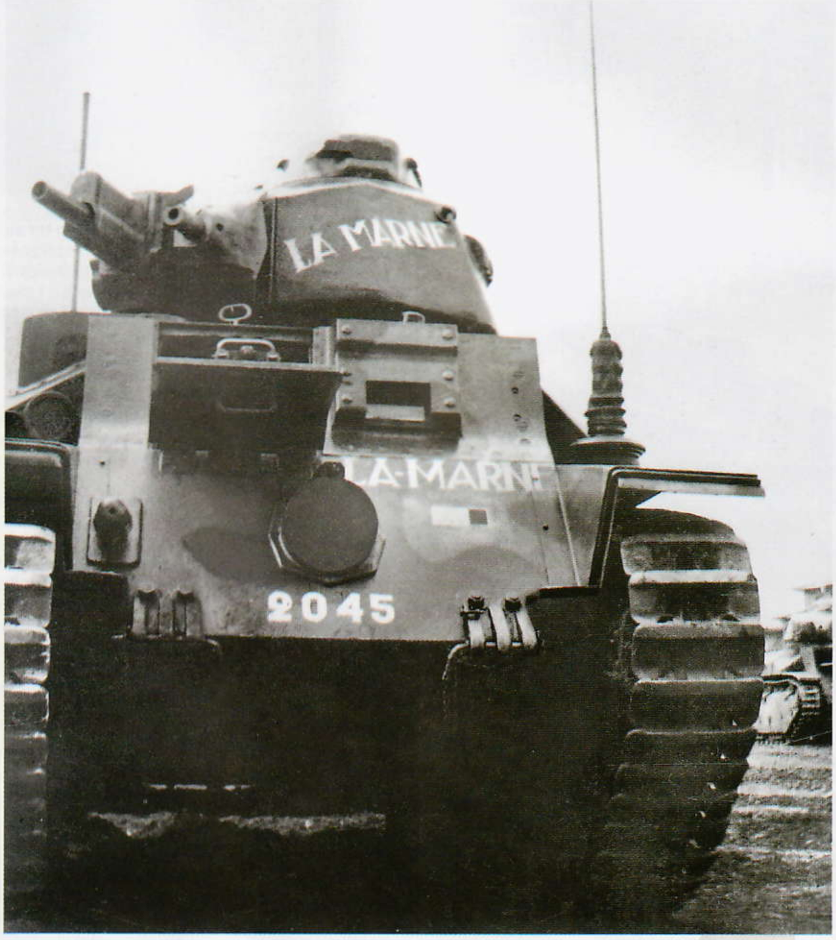
Fin octobre 1938, « *le colonel De Gaulle, gigantesque devant moi, me remet après treize mois de service, le diplôme de caporal radio signé de sa main. Les anciens de la classe 1935 ayant été libérés, il faut les remplacer et constituer de nouveaux équipages de chars. L'honneur m'échoit de devenir le radio ER 52* bis *du capitaine Foucaud dont la femme est la marraine du char 2006* Rocroi. » (Yves Hanon)

1939, le second baptême des chars

Le caporal radio Hanon poursuit : « *En mars1939, l'occupation de la Tchécoslovaquie par l'Allemagne eut comme conséquence le rappel des disponibles de la classe 1935 et le quartier Lizé abrita trois classes de contingent. Des classes creuses, 1915, 1916, 1917 dont le tort était de ne pas fournir assez d'hommes à la défense du pays. On allait le leur faire payer cher.*

Comme si de rien n'était, la fête du régiment revêtit un éclat exceptionnel avec une reconstitution des chars à travers les âges. » Nous sommes le 2 juillet 1939. Comme l'année précédente, cette fête est le théâtre d'un baptême de chars, moins nombreux cette fois-ci. Il s'agit probablement d'appareils indisponibles en juin 1938 ou récemment arrivés au corps : « *C'est alors le baptême des nouveaux chars. Chaque marraine brisa sur le char la symbolique bouteille de champagne. Sont baptisés : le* Mont d'Origny *par madame la générale Loizeau et Melle Loizeau, le* Sintzhein *par madame la générale de la Porte du Theil,* L'Oise[10] *par madame la colonelle Bruneau, le* Yorktown *par madame Ayme, le* Montmirail *par madame Berthelot* [...]. *Durant toute la fête, la fanfare du régiment, dont les grandes trompettes sont très remarquées, donna des morceaux bien applaudis* », peut-on lire dans *Le Républicain lorrain*.

Notre appelé au 507e RCC sous De Gaulle, le caporal Yves Hanon, garde un souvenir amer de cet été 1939 : « *Le Père Cent*[11] *tombe, en principe, le dimanche 9 juillet et le " père " du régiment ne l'ignore point. On nous annonce qu'il va nous adresser la parole, exceptionnellement ce jour-là, en matinée. Fort impressionnés, en tenue n° 1, formés en carré, nous le voyons venir à nous à grandes enjambées, suivi d'un quarteron d'officiers. Ayant gagné le centre de ce carré, à plusieurs centaines de faces humaines, il commande " repos " d'un geste imperceptible. Puis, pivotant sur lui-*



Équipé d'une seconde antenne sur l'avant gauche, le 2 045 *La Marne* est le char du capitaine commandant la 2e compagnie. Sa décoration visible ici, avec petit drapeau tricolore sur le glacis avant, est la première. En 1939, le nom *La Marne* apparaîtra souligné sur la tourelle et il arborera trois chevrons sur le couvercle de phare.
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

---

[10] Char du lieutenant Jacques Bourgeois à la future bataille d'Amiens, le 27 mai 1940.

[11] Réjouissances officieuses organisées par les appelés à cent jours de la libération (la « quille ») et symbolisées par l'enterrement du Père Cent.

même pour nous faire face tour à tour, il lâche gravement ces paroles : " je ne vous dissuaderai pas de fêter le Père Cent... Mais sachez que si nous n'avons pas la guerre, vous ferez une troisième année de service militaire ".

Après un bref " garde à vous ", nous restons médusés. Il nous salue tous et s'éloigne à grands pas. Ceux qui ne vont pas se saouler dans Metz, le font sur place grâce à des tonneaux de vin mystérieusement parvenus dans une chambre de ch'timis. Entre minuit et une heure trente du matin, de longues files d'ombres accablées ou excitées, remontent vers le quartier en se guidant sur la brillance parallèle des rails du tramway de Frescaty. Au poste de police qui a l'ordre d'être compréhensif, on persuade les plus " givrés " de ne pas dépasser la caserne. Dans les chambrées, on en ligote plus d'un sur leurs châlits grâce à leurs bandes molletières. Il y a de la lumière jusqu'à deux heures du matin. L'adjudant chef du quartier Pittiloni, vient obstinément lui-même éteindre l'électricité chambre après chambre... Il ne peut tout de même pas mettre tout le bataillon aux arrêts. Les commerçant messins qui ont de bonnes raisons de prendre aux sérieux les vociférations du Führer, ne nous ont pas remonté le moral. En dépit de tout, nombreux sont parmi nous les incrédules qui s' accommoderaient d'un nouveau Munich. »

14 juillet 1939 : l'incident

Concluons ces souvenirs du temps de De Gaulle à Metz par une anecdote restée vive dans les mémoires des anciens du 507e, avant l'embrasement général. Ce jour-là, fête nationale, une foule énorme, estimée à 50 000 ou 60 000 personnes (deux fois plus qu'en 1938) se presse sur le polygone de Chambières pour « *voir et complimenter l'armée française* ». Après l'arrivée du général Loizeau, à cheval, accompagné de son escorte de cavaliers du 30e régiment de dragons, vient le moment du traditionnel défilé, auquel participent les deux bataillons de chars du 507e. Il est suivi de la charge finale en direction des tribunes, prévue pour se dérouler dans l'ordre suivant : détachements motorisés, cavalerie, chars, infanterie. Comme l'année précédente, cette charge se fait avec usage de munitions à blanc. C'est à ce moment, quand un groupe de side-cars passe en pétaradant devant les chevaux du 30e dragons, alignés juste devant les chars du 507e, que quelqu'un, on ne saura jamais qui, déclenche prématurément le signal d'ouverture du feu. Et les canons de 37 et de 47 mm des blindés de cracher leurs obus à blanc en direction des croupes de chevaux, à quelques mètres de là. On imagine la suite. Des animaux qui se cabrent, jetant bas leur cavalier, des montures affolées partant brusquement au galop, avec sur leur dos un homme à moitié désarçonné qui s'efforce de rétablir la situation. C'est cette dernière mésaventure qui arrive au général de la Porte du Theil, emporté par son cheval détalant. Le patron de la 42e DI de Metz, futur créateur des Chantiers de la Jeunesse française, s'en va répétant une phrase restée dans les mémoires des témoins : « *Je téléphonerai à De Gaulle, je téléphonerai à De Gaulle...* ».

Ce dernier, posté sur la tourelle de son char, avait pourtant prévenu tout le monde, d'attendre son signal personnel avant de tirer, afin d'obtenir un bel effet d'ensemble, le tir devant se produire largement après le départ des chevaux chargeant vers la tribune. Mauvaise interprétation d'un bruit ou d'un signal similaire, ou erreur de manipulation d'un chef de char distrait ou trop tendu ? Les journaux n'ont pas rapporté l'incident, seule une partie de la foule l'ayant vue et s'en étant amusée.

La colère du colonel De Gaulle suite à cette affaire est violente. Après la prise d'armes, il arrête en cours de déplacement la colonne de chars du 507e retournant au quartier Lizé pour demander : « *Qui a tiré ?* ». Devant le silence général qui accueille cette question, il avise le sous-lieutenant Sergent[12] qui a l'infortune d'être au premier rang et le questionne :

— « *Pourquoi avez-vous tiré ?* »

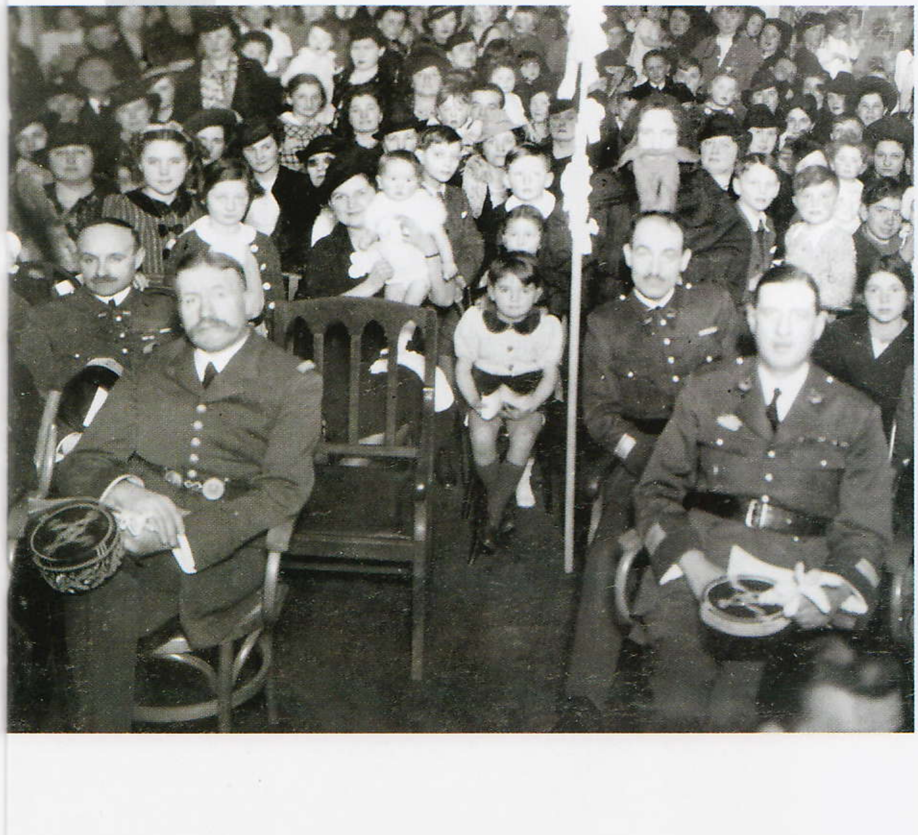
— « *Mon colonel, je n'ai pas tiré.* »

— « *Vous avez tiré !* ». Et le jeune sous-lieutenant, au lieu de laisser passer l'orage, de commettre la bourde fatale : « *Je n'ai pas tiré... car je n'avais pas de culasse* ». Ce qui lui vaut huit jours d'arrêt pour non-exécution d'un ordre (char non équipé). Une fois arrivé à Montigny, la scène se reproduit dans la cour du quartier Lizé, où le langage du colonel se fait plus cru : « *Quel est le c.. qui a tiré ?* ».

« Quel est le c... qui a tiré ? » *demande le colonel De Gaulle, furieux, à ses chefs de chars.*

À ce moment, le commandant Ayme, chef du Ier bataillon, décide d'intervenir pour couper court à l'incident et sort des rangs[13] en déclarant : « *Mon colonel, c'est moi !* ». Ceci ne calme pas complètement la colère du chef de corps qui décide d'infliger quatre jours d'arrêt à tous les participants, lui-même subissant une punition identique de ses supérieurs, l'ensemble du régiment étant considéré comme responsable. « *Sur ce point, les cavaliers du 30e dragons n'éprouvent aucun doute : pour eux, il ne peut s'agir que d'un coup monté par ces maudits mécaniciens du 507e pour les ridiculiser.* » (Léopold Baccini).

Avec le recul, l'on pourrait penser que dans cette affaire, *nolens volens*, les chars du colonel De Gaulle et leurs équipages si soigneusement préparés à la guerre des moteurs avaient signifié que le temps de la cavalerie à cheval était révolu. Six semaines après, la Wehrmacht entrait en Pologne. ■



L'arbre de Noël des sous-officiers, Metz, décembre 1938. Hasard de la photographie, le général de la Porte du Theil *(à gauche)*, **qui commande alors la 42e DI, et le colonel De Gaulle se regardent déjà en chiens de faïence. L'incident du 14 juillet 1939, puis l'armistice, les sépareront définitivement.**
(Coll. anciens des chars via S. Bonnaud)

Références bibliographiques et remerciements

– *Ma semaine de guerre en mai 40*, Yves Hanon, 1996

– *Le colonel De Gaulle et son régiment*, Joël Cambe, mémoire de maîtrise, UEFR de Strasbourg 1994-1995

– Remerciements aux anciens du 507e RCC/19e BCC cités dans l'article et que l'auteur a rencontrés. Et un grand coup de chapeau à Pierre-François Aujas pour les tracés précis des plans du char D 2.

Notes

[12] Tué sur le *Rocroi* à Festieux le 20 mai 1940.

[13] Version contestée par le lieutenant Bourgeois.

À TIR RAPIDE, MAIS LENT COMME UN ESCARGOT…

François Vauvillier

LE MORTIER DE 220 TR SCHNEIDER

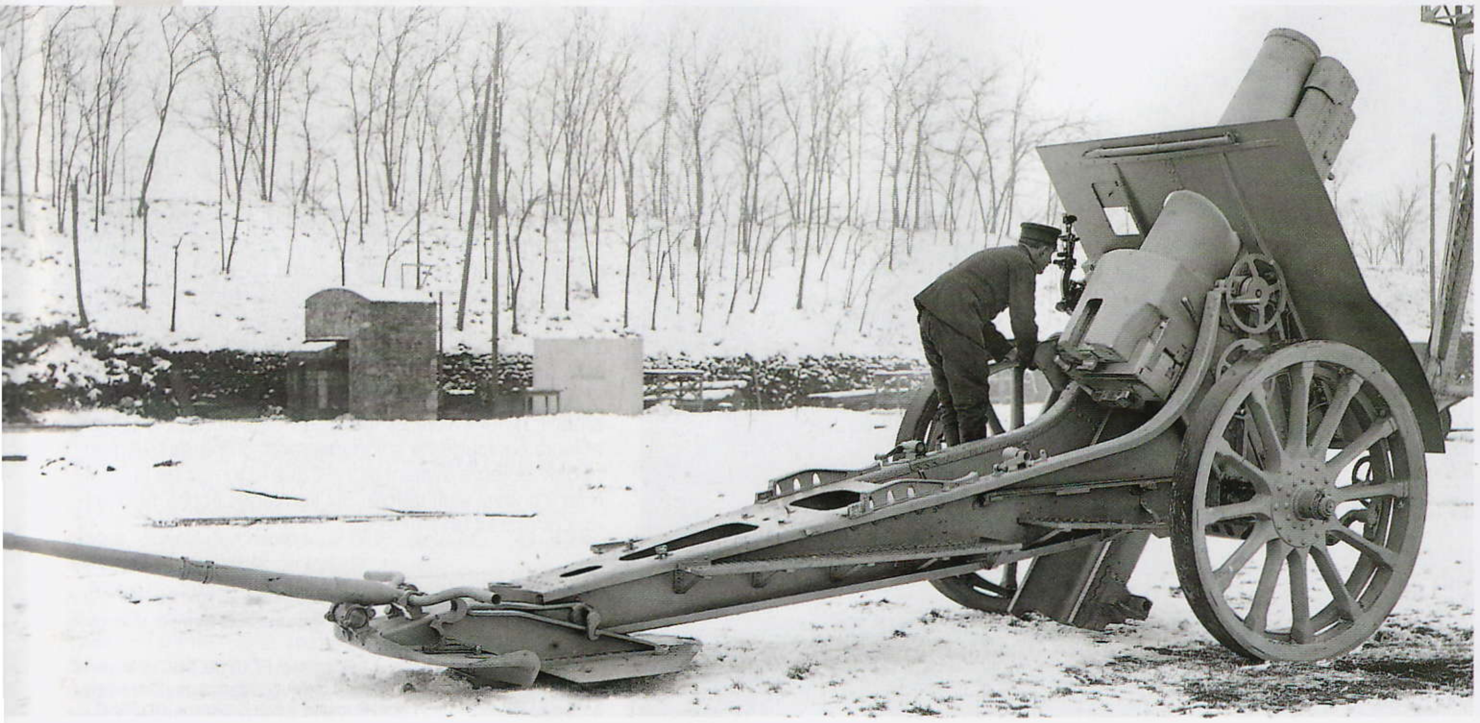
A la fin de l'année 1914, dès que le front se stabilise, les Allemands créent des abris à l'épreuve du 155 court, calibre le plus lourd disponible dans notre corps de bataille à la mobilisation.

Notre « Rimailho », — c'est-à-dire le 155 court modèle 1904 à tir rapide — étant donc insuffisant contre ce type de fortifications de campagne, force est de recourir aux calibres supérieurs, et d'envoyer sur la ligne de front nos matériels de siège, les 220 de Bange, dans leurs deux versions existantes (➨ *GBM 78 pages 76-79)*, le modèle 1880 sur plateforme en bois, et sa modernisation de 1891 sur châssis et plateforme métallique. Dès novembre 1914, l'armée française en aligne 14 exemplaires, et monte progressivement en puissance durant l'année 1915, jusqu'à compter 190 matériels de ce calibre en octobre 1915, pour atteindre un pic en 1916[1].

Mais ce matériel est ancien, périmé, à tir lent, à faible portée et quasiment impropre aux déplacements. Deux moyens sont alors retenus :

— une solution d'attente : la mise permanente sur plateforme roulante d'une partie des matériels existants (➨ *étude à paraître sur le 220 ACS) ;*

— une solution d'avenir : l'adoption d'un modèle entièrement nouveau, à tir rapide (TR) et portée accrue, à meilleure mobilité, mais tirant la même munition.



Photographié au Creusot sous la neige, voici le prédécesseur immédiat du 220 TR : Il s'agit du MORTIER DE 9 POUCES DE SIEGE mis au point et construit pour les Russes. Hormis son calibre un peu plus gros (228,6 mm), il présente quelques différences avec le futur modèle français, en particulier (sous cet angle) l'absence de gousset sur l'arrière du bouclier, mais surtout le fait qu'il tire à douilles. *(Coll. F. Vauvillier)*

Un mortier de 220 TR MODELE 1916 Schneider en batterie sur les arrières immédiats d'un secteur du front tenu par les Américains, en 1918. La pièce est en position de chargement, tube dans l'axe de la rampe surélevée modèle 1918 qui aide les servants à mouvoir les obus de 100 kilos dont on voit un stock désordonné au premier plan. « *Les pourvoyeurs peuvent ainsi amener sans efforts et sans fatigue* [sic], *le projectile à sa position de chargement, en faisant rouler la civière de chargement de l'extrémité de la flèche d'appui jusqu'à la tranche de culasse.* » *(Coll. FV)*

Or, ce matériel nouveau existe, ou presque. En effet, la société Schneider & Cie, du Creusot, a mis au point et construit dès 1909, conformément au programme russe, un **mortier de 9 pouces** (228,6 mm). Un important retour en arrière s'impose à cet égard.

Bons essais de Russie

En France plusieurs années avant la guerre, fort des enseignements tirés du siège de Port-Arthur[2], le comité technique de l'artillerie a mis à l'étude un nouveau système d'artillerie pour l'attaque et la défense des places. Par ailleurs, fait accélérateur nouveau et essentiel, l'industrie privée française a été admise à présenter ses propositions, concurremment aux établissements d'état (3 novembre 1910).

Sur ces entrefaites, nos alliés les Russes procèdent en septembre-octobre 1912, aux **expériences d'Otchakoff**, du nom de la ville située non loin du lieu des essais, sur l'île Bérézane, au milieu du Dniepr. Il s'agit de constater les effets destructeurs, sur une très sérieuse fortification enterrée, maçonnée et bétonnée, des nouveaux matériels que Schneider et les usines Poutiloff construisent pour le Tsar. Trois observateurs français (un capitaine d'artillerie et deux du génie) assistent aux épreuves et prennent bonne note des « *tirs intéressants* » effectués par l'obusier de 6 pouces sur roues (notre futur 155 C modèle 1915, ➟ *GBM 77 pages 20-25*) et surtout par le mortier de 11 pouces sur plateforme (notre futur 280 TR). Ce dernier impressionne par ses performances, nous en reparlerons.

À la suite de ces expériences russes, un concours est ouvert en France le 21 janvier 1913 sous l'impulsion du général de Lamothe, inspecteur des expériences et études techniques de l'artillerie, avec pour objet la création de « *mortiers tirant sur roues sans plate-forme* ». Cette recherche du matériel intermédiaire entre le 155 C trop « léger » et le futur 280 trop peu mobile, sera aisé-

---

[1] ➟ *Les canons de la Victoire*, H&C 2006, tableau page 22. Ce petit ouvrage absolument indispensable donne une vue d'ensemble de la question de l'artillerie de campagne (lourde et légère) française en 1914-1918 et décrit chacun des 36 matériels mis en service.

[2] Siège terrible, d'une durée de onze mois, du 9 février 1904 au 2 janvier 1905, pendant la guerre russo-japonaise.

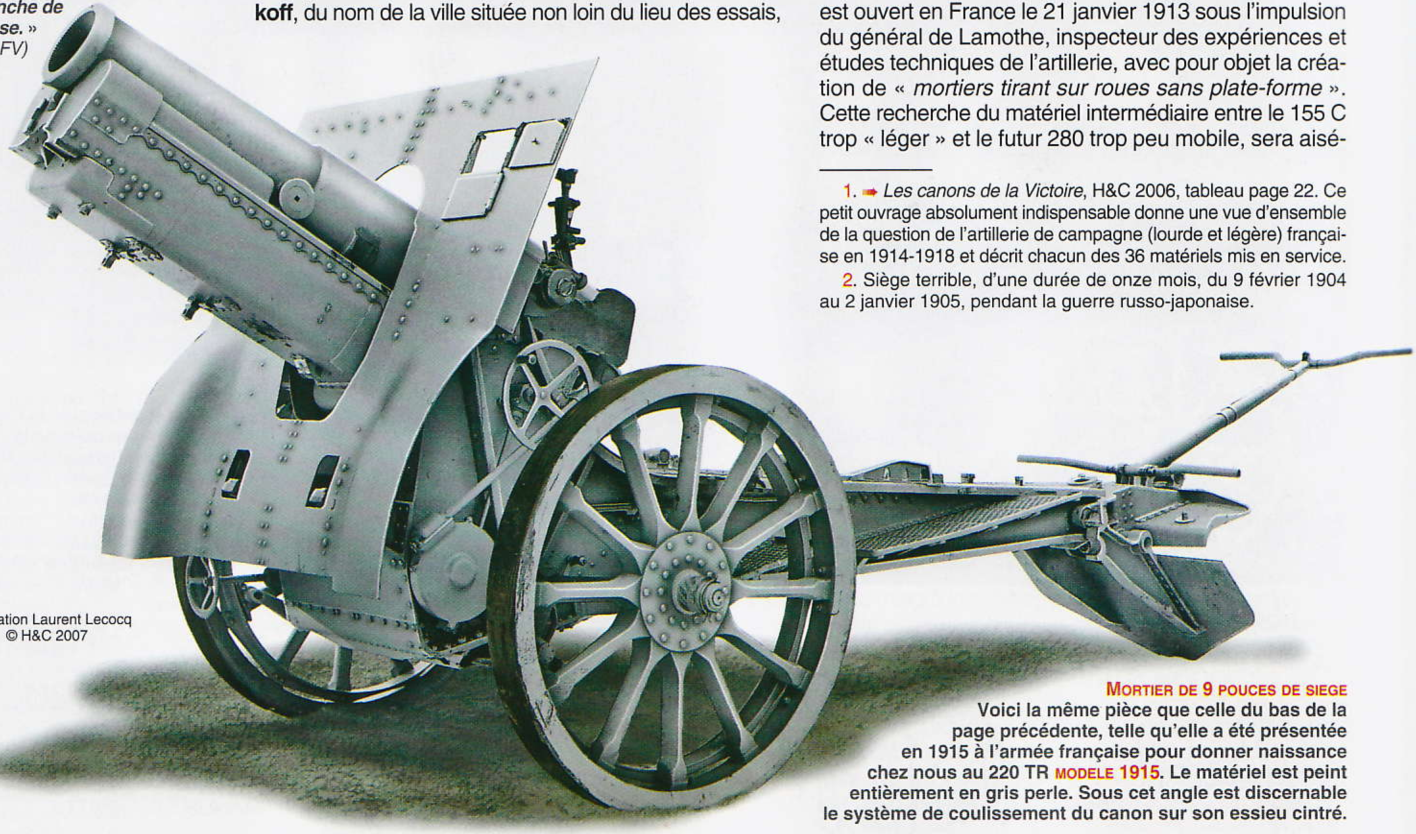
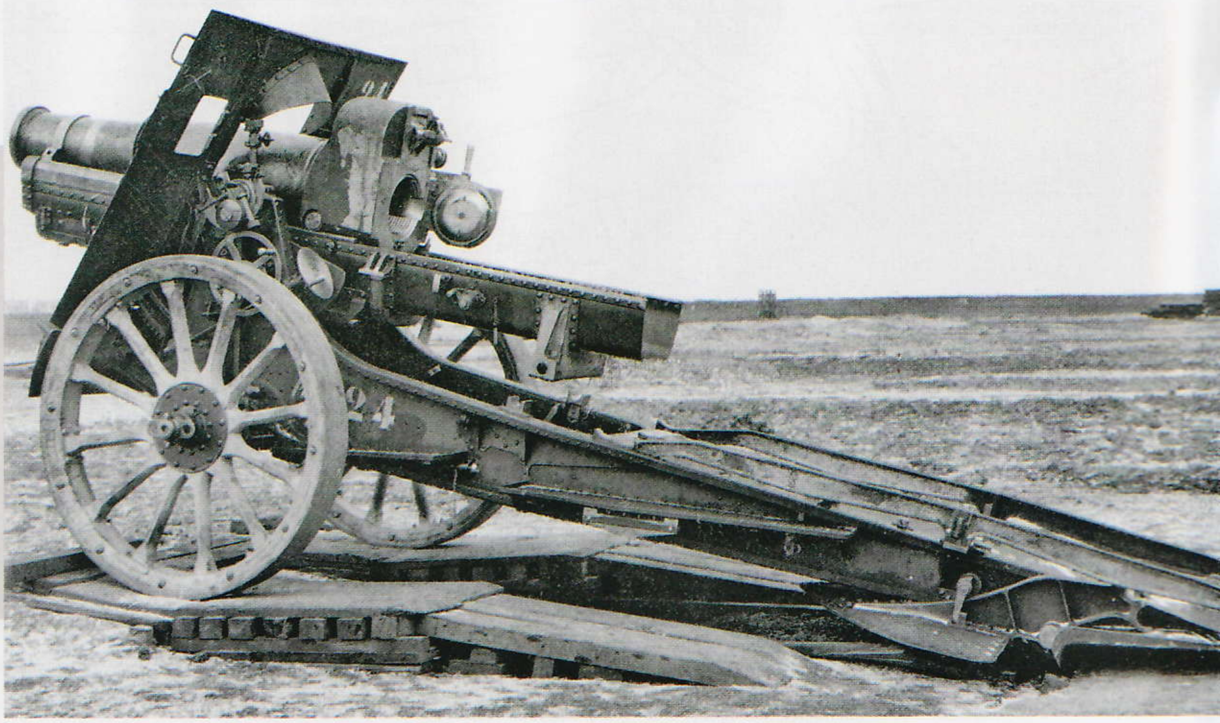
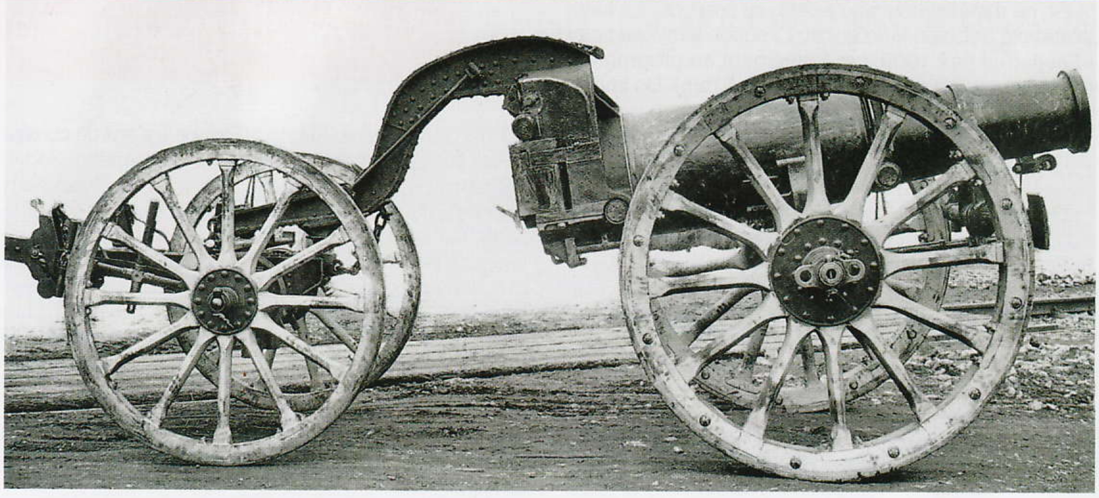


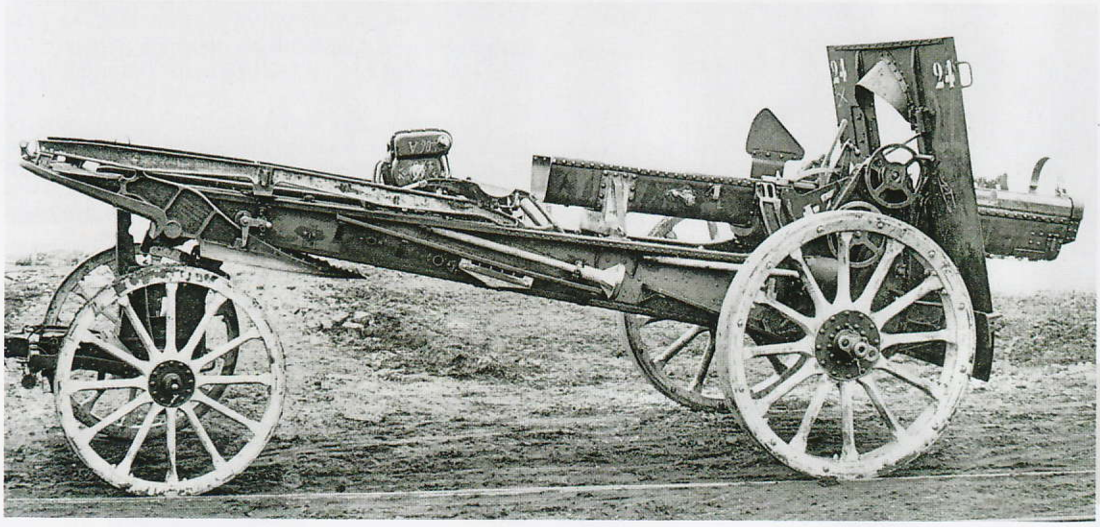
Illustration Laurent Lecocq
© H&C 2007

MORTIER DE 9 POUCES DE SIEGE
Voici la même pièce que celle du bas de la page précédente, telle qu'elle a été présentée en 1915 à l'armée française pour donner naissance chez nous au 220 TR MODELE 1915. Le matériel est peint entièrement en gris perle. Sous cet angle est discernable le système de coulissement du canon sur son essieu cintré.



Voici à présent un matériel de série pour l'armée française, MODELE 1915 Schneider en position de batterie sur un pas de tir, aux usines du Creusot. Il s'agit du numéro 24 de fabrication, sur une série qui ne dépassera pas 40 pièces dans ce modèle initial, reconnaissable à ses roues à douze rayons et cerclages métalliques. Sur les exemplaires ultérieurs, MODELE 1916, les roues sont renforcées (elles ont quatorze rayons) et munies de bandages pour tenter de pallier une suspension inexistante. Certains organes de roulement sont aussi renforcés, et il s'ensuit une augmentation sensible du poids du matériel. *(Coll. P. Touzin)*





Dans le catalogue du Creusot figurent ces deux belles photographies du 220 TR en ordre de route : « *voiture-mortier* » *(en haut)* et « *voiture-affût* ». Il s'agit du numéro 24 de fabrication, MODELE 1915 à roues cerclées. *(Coll. P. Touzin)*

Mortier de 220 TR Schneider

Portée maximum : 10 800 m avec V° 415 m/s (obus D Mle 1915).

Munitions : celles du M 220 Mle 1880 (➡ *GBM 78)* sauf l'obus Mle 1880. S'y ajoute l'obus D en acier Mle 1915 Schneider (100,5 kg dont 21 kg d'explosif).

Bouche à feu : rayée à droite, longueur 10,3 calibres (partie rayée 7 calibres). Culasse à vis système Schneider.

Affût : analogue à celui du 155 C (➡ *GBM 77)*, à essieu cintré à coulissement et cerclages métalliques (Mle 1915) ou essieu droit et bandages caoutchoutés (Mle 1916).

Pointage : champ de 6° en direction (Mle 1915), + 10° à + 65° en hauteur.

Poids en batterie. Mle 1915 : 7 455 kg. Mle 1916 : 7 792 kg.

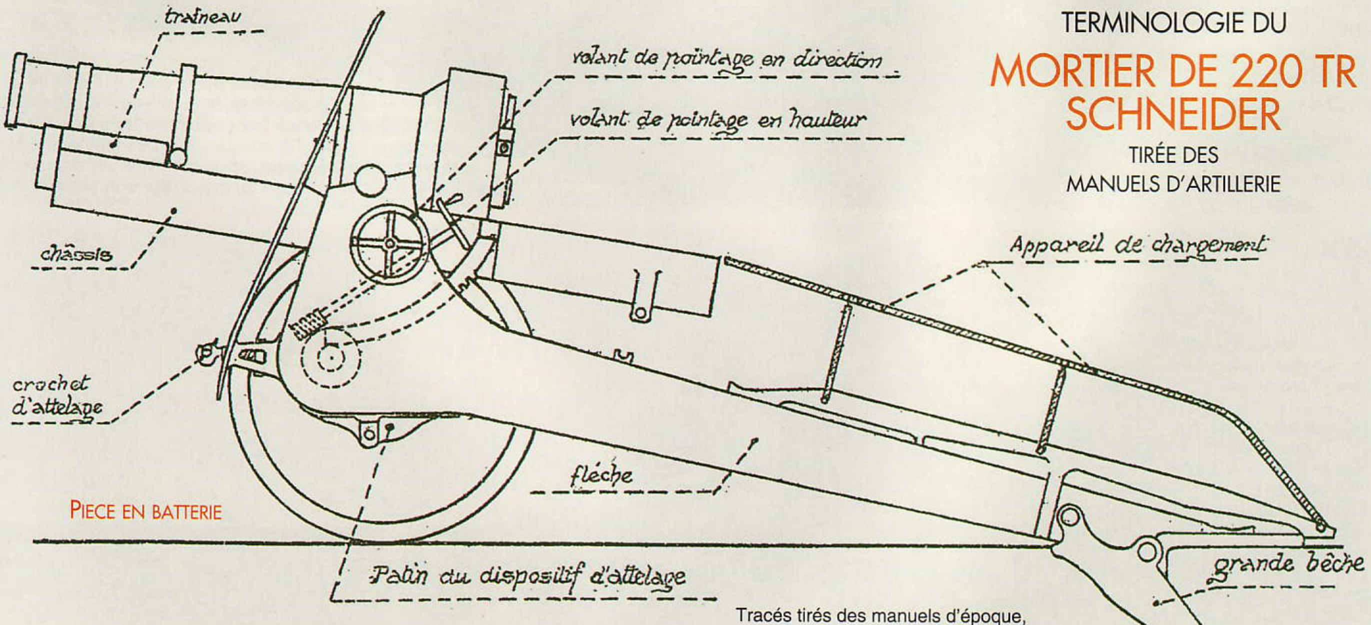
Transport : derrière tracteurs, en deux voitures. 1°- voiture mortier (Mle 1915 : 4 380 kg ; Mle 1916 : 4 970 kg). 2°- voiture affût (Mle 1915 : 5 195 kg ; Mle 1916 : 5 712 kg).

Mise en batterie : 2 heures minimum.

Cadence : 2 coups /3 minutes.

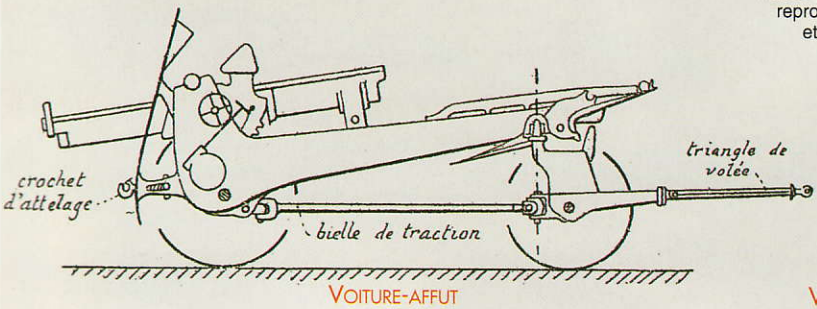
TERMINOLOGIE DU MORTIER DE 220 TR SCHNEIDER

TIRÉE DES MANUELS D'ARTILLERIE

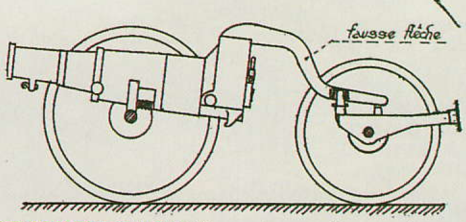

traîneau
volant de pointage en direction
volant de pointage en hauteur
châssis
Appareil de chargement
crochet d'attelage
flèche
Patin du dispositif d'attelage
grande bêche

PIECE EN BATTERIE

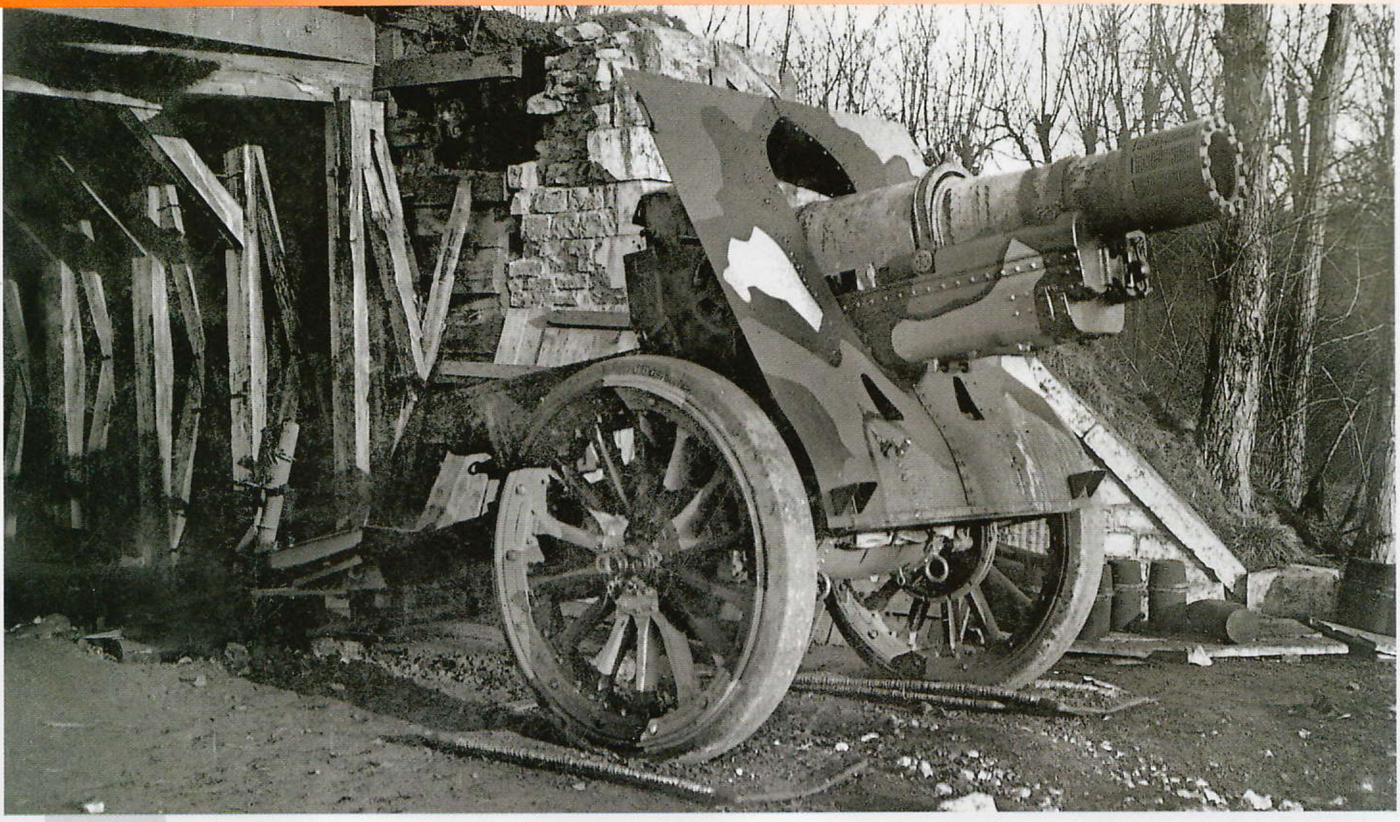
Tracés tirés des manuels d'époque, reproduits au 1/35 *(ci-dessus)* et au 1/72 *(ci-dessous)*.


crochet d'attelage
triangle de volée
bielle de traction

VOITURE-AFFUT


fausse flèche

VOITURE PORTE-CANON *(dite « voiture-mortier » par le constructeur)*



Ce matériel de 220 TR MODÈLE 1916 strictement de série et arborant un beau camouflage usine, présente une notable particularité : il est muni d'un frein de bouche/cache-lueur « à grille » (qualifié aussi de « *frein à tambour* » dans le rapport Franiatte qui n'en précise pas l'usage) vissé sur le manchon de la bouche à feu avec des goujons. Il s'agit vraisemblablement d'un essai destiné à la réduction de l'effort aux tourillons lors de tirs sous forte charge. L'emploi du frein de bouche/cache-lueur « à grille » fera école, chez les Allemands, durant la Seconde Guerre mondiale. *(Coll. P. Touzin, remerciement à Stéphane Ferrard pour les renseignements techniques)*

ment conduite puisque, comme nous l'avons vu plus haut, une telle pièce existe déjà au Creusot, sous la forme du mortier de 9 pouces de siège, type Russie.

L'adoption du mortier et son évolution

Le matériel Schneider, qui n'a alors de concurrent ni chez Saint-Chamond, ni dans les établissements de l'état, est présenté en 1915 devant la commission présidée par le général de Lamothe. Celle-ci le juge « *satisfaisant, sous la condition de le ramener au calibre français de 220* ». Une autre modification majeure est demandée, le remplacement de la culasse à tête plate du mortier de 9 pouces tirant à douilles, tel qu'elle est présentée sur le prototype, par une culasse à obturateur plastique, pour le tir à gargousses[3]. En effet, il n'est pas question d'augmenter inutilement le nombre des calibres en service, ni d'accroître les difficultés d'approvisionnement. Schneider va donc réduire légèrement le calibre de son mortier, en lui ôtant 8,6 mm, et en modifier la culasse. Ainsi développé, le matériel à tir rapide du Creusot devient le « *mortier de 220 TR Schneider* ». Les 40 premiers exemplaires font l'objet d'un marché signé le 20 octobre 1915, et le premier de série est présenté en recette en octobre 1916.

Ces 40 matériels, dits du **modèle 1915**, sont munis d'un essieu courbe facilitant le pointage latéral (l'essieu formant circulaire pour le coulissement). Mais cette disposition est délicate et se détériore sur les parcours routiers, malgré la mise en place de ressorts amortisseurs. Aussi les matériels ultérieurs, dits du **modèle 1916** (pièce n° 41 et suivantes) seront, entre autres modifications, à essieu droit, par ailleurs plus facile à usiner.

L'arrivée du 220 TR Schneider marque une amélioration drastique sur le vieux de Bange : il porte à 4 km plus loin (mais on lui reprochera encore une portée un peu faible), il est beaucoup plus maniable, et sa vitesse de tir est au moins double.

---

[3] Sur l'obusier de 155 C Schneider, les deux versions (à douille et à gargousses) ont successivement existé en série. Mais pas sur le mortier de 220 TR.

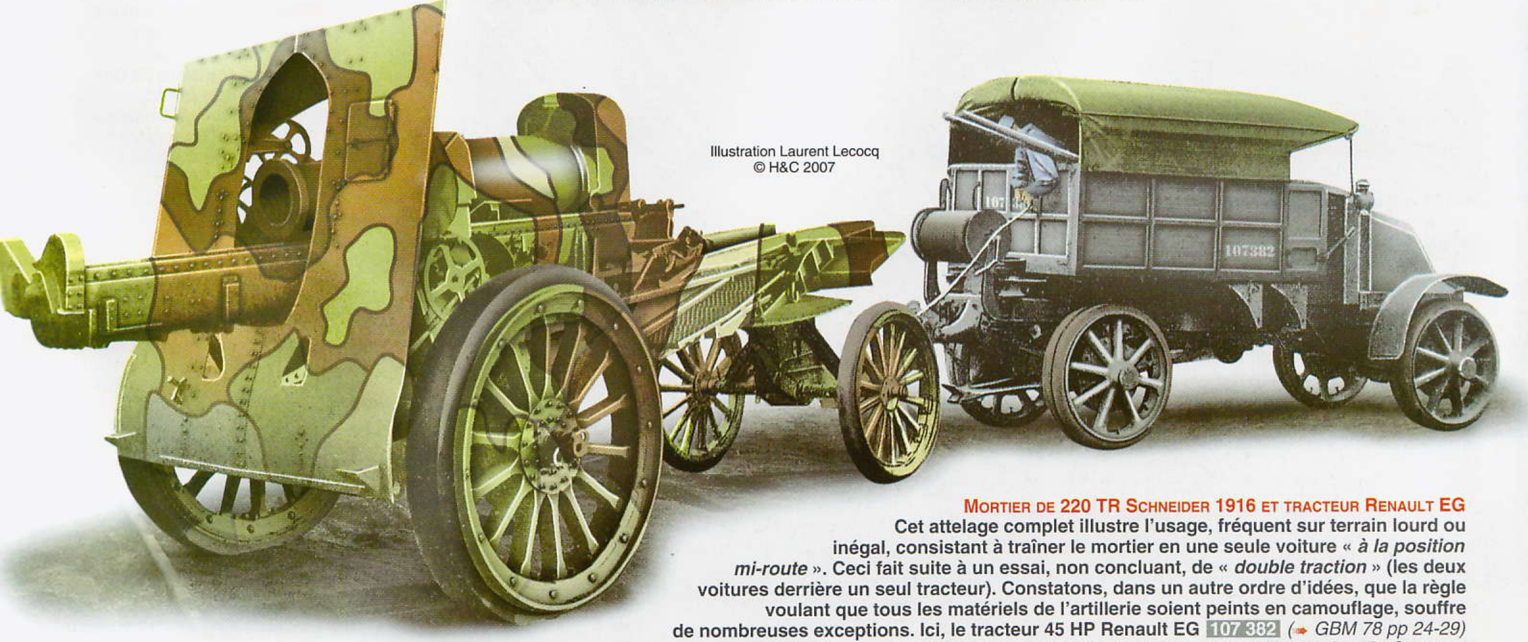
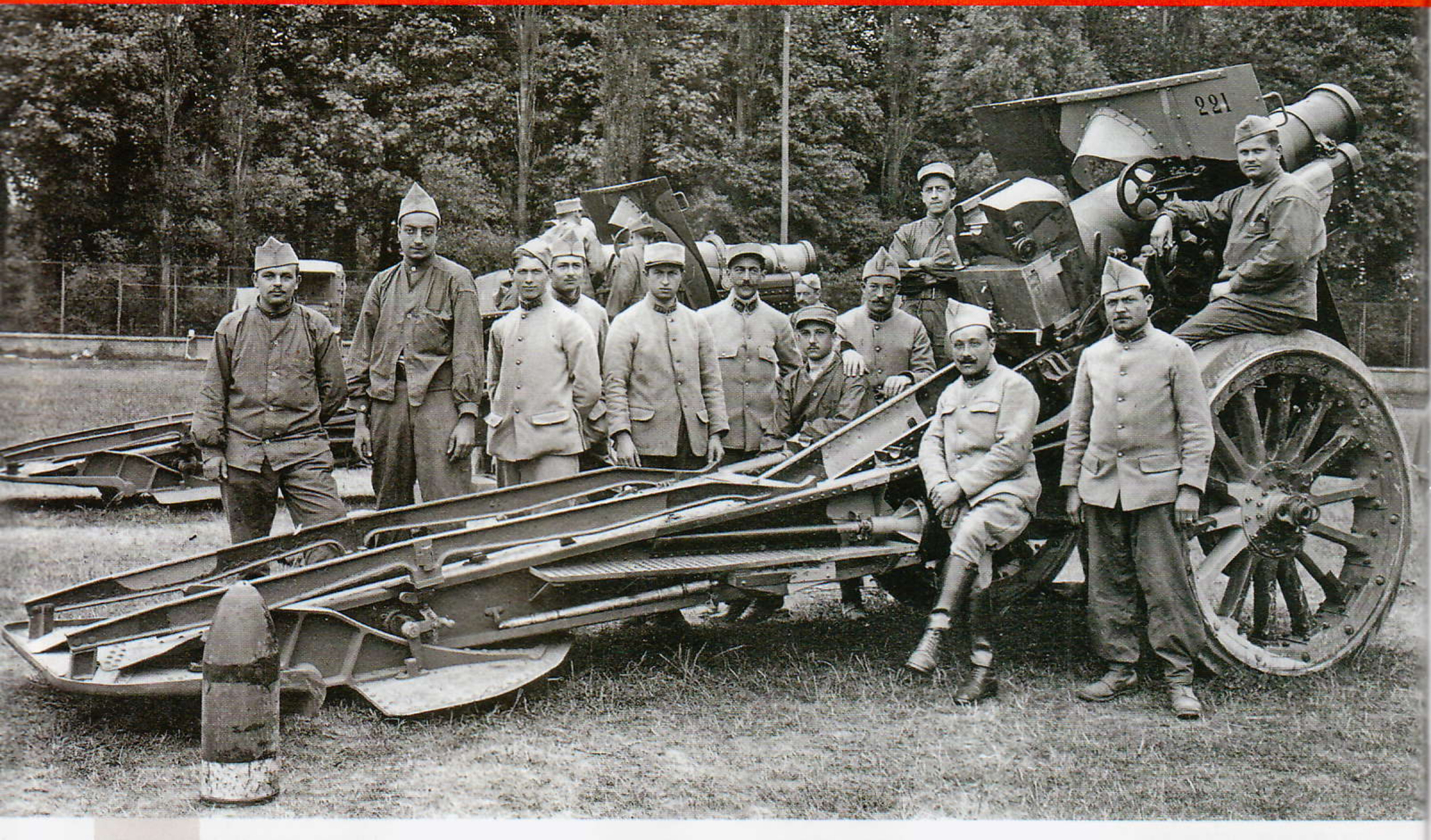


Illustration Laurent Lecocq
© H&C 2007

Mortier de 220 TR Schneider 1916 et tracteur Renault EG
Cet attelage complet illustre l'usage, fréquent sur terrain lourd ou inégal, consistant à traîner le mortier en une seule voiture « *à la position mi-route* ». Ceci fait suite à un essai, non concluant, de « *double traction* » (les deux voitures derrière un seul tracteur). Constatons, dans un autre ordre d'idées, que la règle voulant que tous les matériels de l'artillerie soient peints en camouflage, souffre de nombreuses exceptions. Ici, le tracteur 45 HP Renault EG 107 382 *(➔ GBM 78 pp 24-29)* **est laissé en gris perle alors que le mortier a reçu le camouflage usine du Creusot.**

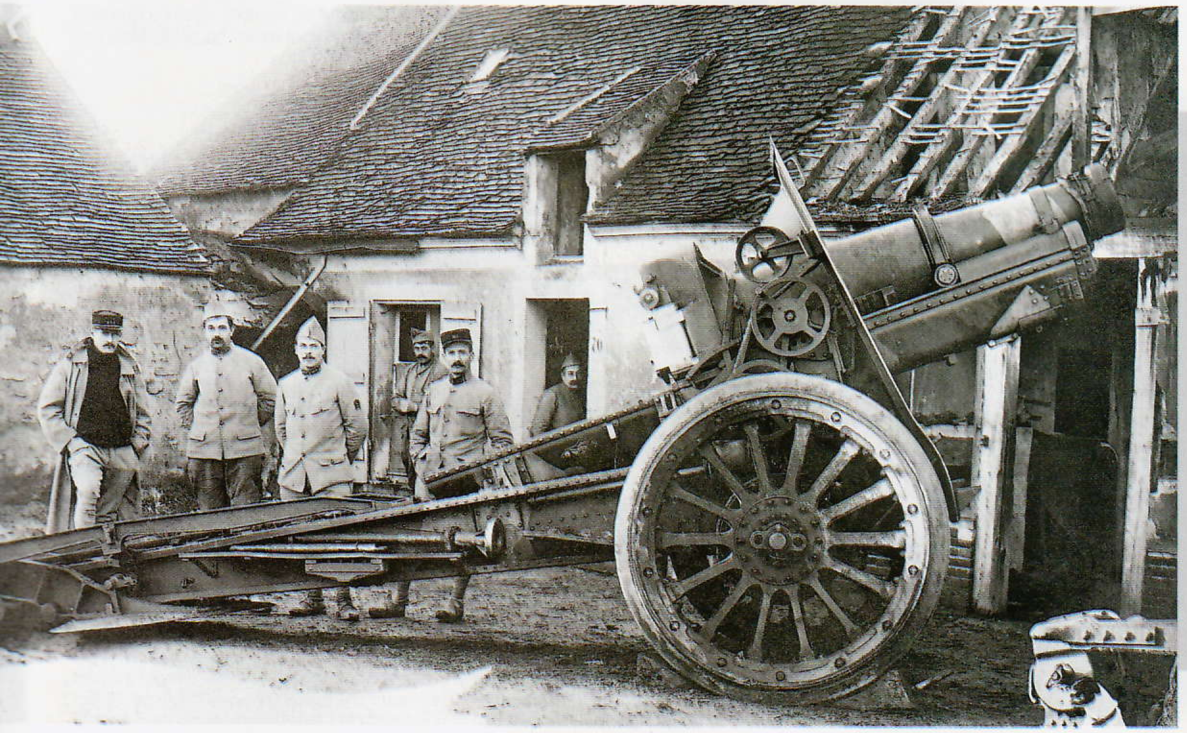


Non daté, ce cliché a été pris au camp de Saint-Maur (centre d'organisation d'artillerie lourde automobile de Vincennes). Du fait que les hommes arborent au collet le numéro 284 et qu'ils servent les pièces 221 et 222 *(au second plan)* **de fabrication, il est aisé d'en déduire que nous sommes en août 1918, au début de la transformation sur 220 TR des III et IV/284e RALT. Tout début septembre, ils seront transférés à Gien.** *(Archives municipales de Saint-Maur)*

« *Bonne bouche à feu en position* [...] *malgré quelques imperfections* », le mortier de 220 TR Schneider pose en revanche de sérieux problèmes pour ses déplacements. L'essieu n'étant pas suspendu sur le **modèle 1915** (à roues cerclées d'acier), l'on met à l'essai une suspension sur le **modèle 1916**, vite abandonnée au profit du caoutchoutage des roues. Mais le problème demeure, des éléments se brisent en route dès qu'on dépasse 5 km/h et l'on aura, en 1918, le pénible spectacle du « *matériel de 220 TR, d'aspect si léger, traîné par des tracteurs dont un homme à pied modérait l'allure.* »[4]. Quant au transport réglementairement prévu en deux voitures, il est contesté, beaucoup lui préfèrent la traction en une seule voiture : « *Dès que le terrain est lourd ou inégal, c'est la mise de la pièce sur l'affût qui est la grosse affaire. Il est de règle dans la plupart des groupes de mettre la pièce sur l'affût lorsque la mise en batterie est prescrite dans de tels terrains, avant de s'y engager* »[5]. La douteuse mobilité du 220 TR, maintes fois pointée du doigt et jamais convenablement résolue, restera le talon d'Achille du mortier Schneider.

Dans l'artillerie lourde à tracteurs

Vus son poids et son emploi, le matériel de 220 TR est réservé à l'artillerie lourde à tracteurs (ALT). Six mois s'écoulent entre la présentation en recette du premier matériel (octobre 1916) et l'apparition aux armées des



Comme les précédents, ce mortier de 220 TR MODELE 1916 porte la livrée camouflée des usines du Creusot. D'après la légende figurant au dos de cette carte-photo, prise non loin de Château-Thierry en pleine guerre de mouvement, il s'agit aussi du 284e RALT, plus précisément de son « *groupe C* », nouvelle appellation du II/284e appelé a être transformé à trois batteries. Ces indications permettent de dater ce cliché de la fin de l'été 1918. À partir d'octobre, du fait de l'avance des Alliés sur des positions allemandes plus précaires, beaucoup de groupes de mortiers lourds se trouvent privés d'objectifs à leur mesure. Placés en arrière, ils sont alors réservés au projet d'attaque enveloppante de Metz, renouant ainsi avec la mission d'origine des 220 de Bange. Mais l'armistice mettra un terme au projet. *(Coll. P. Touzin)* trois premiers groupes (mars 1917), organisés en deux batteries de quatre pièces chacune. Deux autres groupes suivent en juin, soldant le marché des 40 mortiers **modèle 1915**. Il s'agit, dans l'ordre de formation, des VIII/82e, VIII/86e, VII/87e, VIII/87e et VII/88e RALT.

Mais les matériels suivants, **modèle 1916**, tardent à sortir et, dans l'attente, l'ALT a recours à titre transitoire, au milieu de l'année 1917, au 220 ACS (➠ *étude à paraître)* ainsi qu'à l'obusier anglais de 203.

Le 1er octobre 1917, une modification majeure affecte l'ALT : pour leur donner de la souplesse tactique, les dix régiments formés à six groupes longs et six groupes courts sont dédoublés en 20 régiments réduits à six groupes chacun. Dix seront dotés uniquement de pièces longues (81e à 90e RALT conservant leur numéro d'origine), les dix autres de pièces courtes (281e à 290e RALT, en y ajoutant 200). Dans tous les régiments, les groupes sont numérotés de I à VI[6]. En principe, les régiments courts sont à quatre groupes de 220 (TR et de Bange, nos I à IV) et deux groupes de 280 ou 270 (nos V et VI).

Un mois après ce dédoublement, l'arrivée du mortier de 220 TR **modèle 1916** permet enfin de constituer les trois derniers groupes nouveaux (le II/288e en novembre 1917, puis les III et II/289e) et, surtout, de transformer en moins d'un an 26 groupes[7] dotés de 220 anciens modèles ou de divers autres types. Le premier groupe transformé sera le IV/282e, en décembre 1917.

Le 18 juillet 1918, premier jour de la contre-offensive alliée, 23 groupes de 220 TR comptent aux armées (ainsi que 9 groupes de 220 anciens). Une mission, en particulier, est confiée aux mortiers (220, 270 et 280) : « il *s'agit de couper près de ses racines la tumeur que les Allemands ont greffée le 26 mai sur l'Aisne, entre Soissons et Reims, et qui menace de se propager vers Paris, par la vallée de l'Ourcq. Les Allemands n'ont pas manqué de s'installer solidement dans cette région conquise il y a un mois. Il faut détruire leurs installations, et pour cela la 10e armée a reçu de nombreux mortiers.* »[4] L'opération sera couronnée de succès.

Alors que se déroule l'offensive victorieuse, une nouvelle réorganisation, dite « *compression* », décidée en avril 1918 mais débutée seulement fin août pour les groupes courts[8], vise, sans changer le nombre des pièces en ligne, à réduire de six à quatre le nombre de groupes, en portant de deux à trois le nombre de leurs batteries. Les groupes à trois batteries reçoivent, non plus un numéro, mais une lettre (A, B, C, D) indiquant qu'ils ont été transformés.

Le programme complet devait porter, quant au 220 TR, sur 324 pièces en ligne (27 groupes à trois batteries)[9], totalisant 81 batteries. Il est en voie d'accomplissement à l'armistice, alors que l'on en dénombre 68 batteries :

10 groupes à 3 batteries =	120 pièces
19 groupes[10] à 2 batteries =	152 pièces.

À cette époque, 25 à 30 mortiers de 220 TR sortent chaque mois du Creusot, grâce à plusieurs sous-traitants. Malgré l'arrivée dès 1917 d'un matériel nettement plus performant chez son grand concurrent Saint-Chamond[11], le 220 TR Schneider demeurera le mortier standard dans son calibre jusqu'à la guerre suivante. ■

NOTES

[4] Général Wilmet, *l'Artillerie lourde à tracteurs*, 1920.

[5] Rapport Franiatte de 1919.

[6] Les groupes courts, jusqu'alors numérotés de VI à XII, retranchent 6 de leur ancien numéro. Exemple, le VIII/82e devient le II/282e.

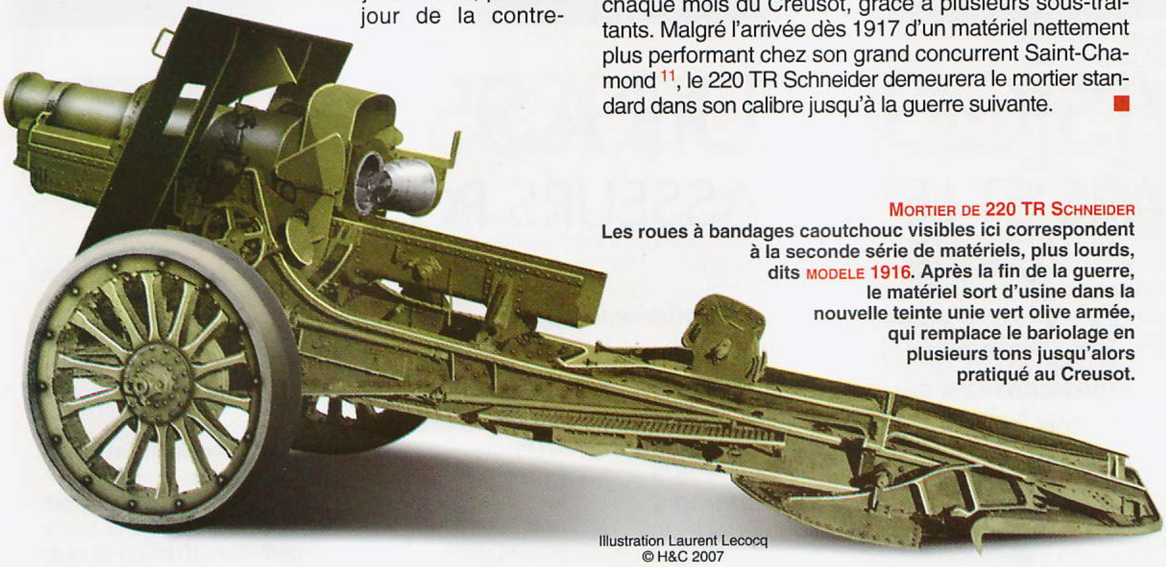
[7] Transformation effectuée :
– pour 11 groupes (dont 3 en cours à l'armistice), au COALA de Vincennes (camp de Saint-Maur), transféré à Gien en août 1918 ;
– pour 15 groupes, au COALT (centre d'organisation d'artillerie lourde à tracteurs) de Saint-Dizier.

[8] Accomplie au quart seulement (tous des 220 TR) pour l'ensemble des groupes courts au moment de l'armistice, cette mesure permet de libérer des EM de groupe au profit de l'artillerie légère portée de 75 que l'on crée à cette époque.

[9] Sept régiments à 3 groupes de 220 et 1 de 280, trois régiments à 2 groupes de chaque.

[10] Dont trois en cours de transformation (ex-220 de Bange) à Gien. Les ultimes 220 anciens (2 groupes à 2 batteries) disparaîtront de l'ALT dans la foulée.

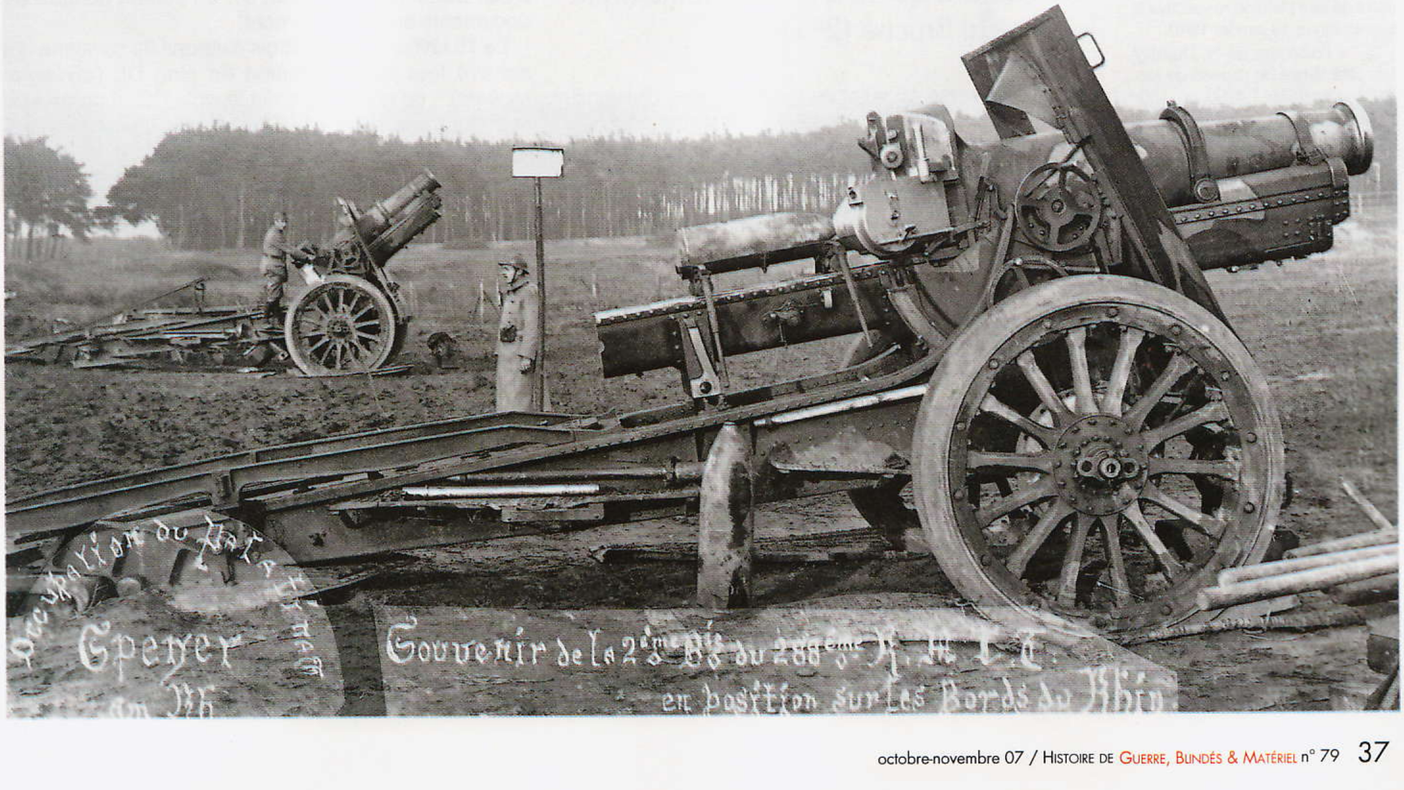
[11] ➠ *GBM 74 page 26-29*.



MORTIER DE 220 TR SCHNEIDER
Les roues à bandages caoutchouc visibles ici correspondent à la seconde série de matériels, plus lourds, dits MODÈLE 1916. Après la fin de la guerre, le matériel sort d'usine dans la nouvelle teinte unie vert olive armée, qui remplace le bariolage en plusieurs tons jusqu'alors pratiqué au Creusot.

Illustration Laurent Lecocq
© H&C 2007

Achevons cet article sur fond de victoire, comme le suggère la légende de cette photo prise au 288e RALT en janvier 1919. La pièce du premier plan est la 6e du MODÈLE 1916 a avoir été livrée : elle porte le numéro 46 (les 40 premiers étant du modèle 1915), peint dans un graphisme inhabituel, à l'emplacement usuel, derrière le bouclier en haut à droite. Un obus de 100 kg repose sur la civière de chargement. La pièce du second plan révèle un détail fort intéressant : la rampe de chargement fabriquée au niveau des unités, avant livraison du modèle usine.
(Coll. P. Touzin)


Occupation du Palatinat
Speyer am Rh
Souvenir de la 2ème Bie du 288ème R. A. L. T.
en position sur les Bords du Rhin

Une étude de
François
Vauvillier

LA DIVISION CUIRASSÉE EN 194

1- LES CHARS ET LES CHASSEURS PORTÉS

« *Ce qui se dégage de l'ensemble de cette affaire, c'est que les divisions cuirassées ont été improvisées* », affirme le général Bruneau (1re DCr) devant les députés. « *Cette machine de guerre robuste était parfaitement adaptée au rôle qu'on attendait d'elle* », leur déclare quant à lui son homologue le général Bruché (2e DCr)[1].

La controverse au sujet de ces fameuses divisions, qui remonte à leur genèse même, n'est pas prête de s'éteindre. La présente étude vise à compléter et éclairer le sujet[2] par un certain nombre d'éléments tangibles et factuels ayant trait à l'organisation, à l'emploi tel qu'il était *prévu* au début de 1940, et surtout au matériel existant et à venir. En outre, parce qu'**une division cuirassée n'est pas seulement la réunion d'un certain nombre de BCC**, nous avons souhaiter faire, pour une fois, la part belle à ses autres composantes.

DC, DCu, DCr ou DCR ?

La désignation même de la division cuirassée mérite que l'on s'y attarde. En premier lieu, affirmons que **la *division cuirassée de réserve* n'existe pas**. Cette appellation, si fréquemment lue dans des dizaines d'ouvrages écrits après les événements — y compris des études éminemment sérieuses — provient d'une erreur d'interprétation de la troisième lettre (R) du sigle identifiant ce type de grande unité.

En réalité, la question s'est posée de la façon suivante : « *initialement, nous les avions appelées " divisions lourdes mécaniques ". Nous avons préféré le terme "cuirassées" pour mieux marquer la différence* »[3] avec les DLM (*divisions légères mécaniques*). Mais la question du sigle n'est pas résolue pour autant car la désignation **DC** est déjà prise, depuis des décennies, par les *divisions de cavalerie*, lesquelles vont continuer d'exister sous ce nom jusqu'en février 1940. Donc, jusqu'à cette date, il n'est pas possible d'utiliser le sigle DC pour la future division cuirassée.

De ce fait — mais sans sanction officielle (puisqu'aucune division de ce type n'est encore constituée à ce moment) —, il est d'usage, en 1939 au *groupement d'instruction* de Nancy où s'élabore la future grande unité cuirassée en gestation, d'utiliser le sigle **DCu**. Cette forme apparaît sur un certain nombre de documents écrits du moment.

Le 15 février 1940, les trois divisions de cavalerie ont achevé leur transformation en cinq DL (*divisions légères*)[4], ce qui libère enfin le sigle DC et permet de l'attribuer aux **1re** et **2e DC** (*divisions cuirassées*) qui viennent d'être créées un mois plus tôt, le 16 janvier.

Mais la DC ne « *passe pas* » chez ceux des chars. L'habitude d'y voir de la cavalerie est trop ancrée. L'EMA pourrait, à la rigueur, opter pour le sigle utilisé à Nancy, mais la sonorité *DCu*, prononcée en acronyme, n'est pas un sommet de délicatesse[5]. *DC* et *DCu* étant rejetées, il reste une troisième solution, neutre, qui n'autorise pas la prononciation en acronyme : la troisième lettre sera celle de la deuxième syllabe de *cui-rassée*, donc R. Ainsi naît la **DCR**. Du fait que ce R n'est pas une lettre initiale, il serait logique de l'écrire en minuscule, **DCr**, forme que nous avons choisie en général dans les colonnes de GBM. Cependant, le sigle officiel, retenu sur les correspondances, dans les historiques, etc., est bien DCR.

Des divisions cuirassées « *de réserve* » ?

Voyons maintenant de plus près cette fameuse interprétation « *de réserve* » donnée par erreur. Dans l'armée française, une grande unité ne comporte jamais dans son intitulé l'indication de sa situation, mais seulement celle de sa nature. Il n'est donc pas possible de

---

NOTES

[1] Rapport Serre, Annexes T. V, pp. 1163 et 1215, auditions des 6 juillet et 3 août 1948. Les deux généraux ont pris le commandement de leur division respective à la création le 16 janvier 1940.

[2] ➡ l'ouvrage de H. Dutailly *Les problèmes de l'armée de terre française* (SHAT 1980, pp. 150-159), l'article *La vision française des blindés* (*in VaeVictis* n° 6, 1996), l'ouvrage de Gérard Saint-Martin *L'arme blindée française,* Tome 1 (éd. Économica, 1998) et enfin la remarquable étude de Rémi Fontbonne *Les unités cuirassées françaises, genèse, organisation, emploi* (*in Histoire de Guerre* n° 21, 2002, pp. 26-49).

[3] Gamelin, *Servir,* T. 1, p. 251.

[4] Elles recevront leur nom définitif de *divisions légères de cavalerie* (DLC) le 3 mars 1940.

[5] Ce d'autant plus qu'à la 1re division cuirassée, il eut été associé à la devise « *J'en suis* », elle-même source de quolibets.

[6] Soit 24 BCC de chars B. Le dernier programme connu de réalisation de chars B porte sur 25 bataillons (9 novembre 1939, ➡ *GBM 74 page 46).* Pourquoi 25 et non 24 ? Parce que cette quantité permet de remplacer, dès que possible, la dotation du premier bataillon qui avait été réalisé en B 1, blindé à 40 mm.

0 ET SES PERSPECTIVES

tenter d'expliquer que les divisions cuirassées sont « ***de** réserve* » simplement parce que le commandement les tient, à un moment donné, « ***en** réserve* ».

Mais les divisions cuirassées auraient-elles le statut « *de réserve* », du fait qu'elles n'ont pas appartenu à l'armée du temps de paix ? Cette question trouve sa réponse dans l'étude de leur genèse : dans le cadre du premier programme quadriennal de réarmement (dit *des quatorze milliards*) approuvé le 7 septembre 1936, sont prévues deux divisions *actives* « *à base de chars* » comptant six bataillons de chars B, projet qui évolue à partir de 1937 en trois divisions *actives* à quatre bataillons de B. Le second programme quadriennal de réarmement, dit *programme 1940-1943*, ébauché courant 1939, prévoit d'aboutir à six divisions cuirassées du type modifié (à quatre bataillons de chars B)[6], mais les trois ajoutées devront avoir tout leur matériel stocké neuf et n'être mises sur pied qu'à la mobilisation. Alors seulement, nous eussions obtenu, *stricto sensu*, trois *divisions cuirassées de réserve* sur six...

En pratique, les quatre DCr effectivement mises sur pied entre janvier et mai 1940 ne sont, ni *actives* (bien que les principaux éléments organiques des 1re et 2e DCr le soient), ni *de réserve*. Ce sont de grandes unités *de formation*, c'est-à-dire mises sur pied en temps de guerre, au-delà du plan de mobilisation et après que celui-ci ait été entièrement accompli.

Le général Bruneau met d'ailleurs l'accent sur ce point, qui est un lourd handicap : « *ces deux divisions* [la 1re et la 2e DCr] *ont été formées d'éléments prélevés un peu partout et qui n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble.* [...] *Une des servitudes les plus graves de ma division* [la 1re] *a été d'être une unité de formation, insuffisamment instruite et amalgamée.* »

Voyons à présent, plus en détail, la composition prévue, à l'automne 1939, pour la DCr future.

LA DIVISION CUIRASSÉE « TYPE 1939 » (PROJET)

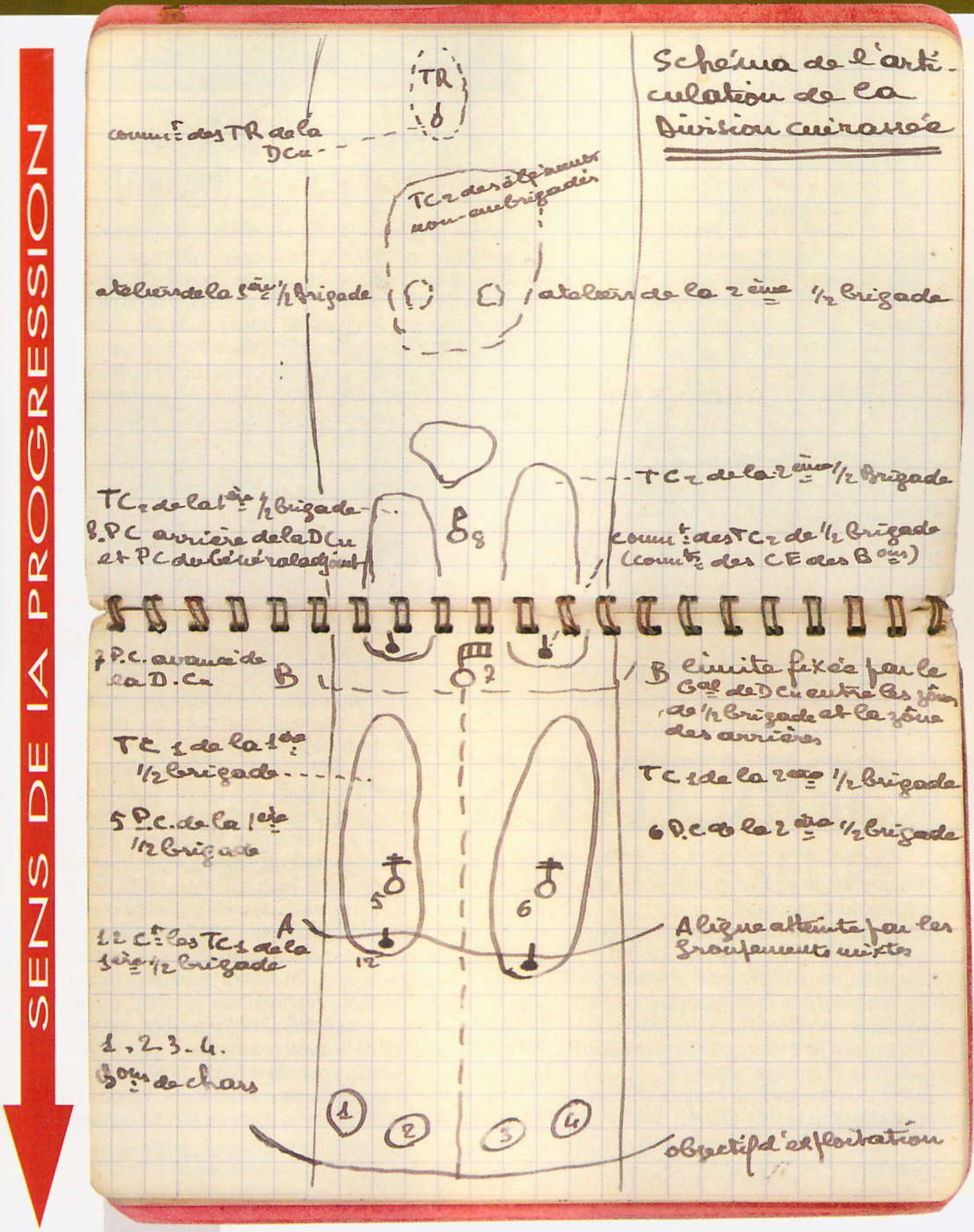
Lorsque le général Bruneau indique que les éléments de sa division n'étaient pas habitués à travailler ensemble, cette remarque ne concerne pas les cadres d'active des bataillons de chars B (et D 2), des chasseurs et de l'artillerie : à la brigade de chars de Nancy avait été créé en février 1938 un *groupement d'instruction* (dit aussi *détachement d'expériences*) où s'élaborait la doctrine d'emploi des futures divisions cuirassées, avec notamment des exercices de cadres jusqu'au niveau divisionnaire : « *une fois, à Nancy, j'ai reçu le commandement d'une division cuirassée représentée, à tous les échelons, par ses organes de commandement mais que nous avons pris avec des éléments frais et dispos, des accus chargés à plein* [pour les transmissions radio] *et un très beau temps. Cet exercice m'a donné les satisfactions les plus grandes. J'ai réalisé, au point de vue de la manœuvre, exactement ce que j'avais prescrit et j'ai été constamment tenu au courant des événements. Dans cette manœuvre, j'avais, comme commandant des chars, le colonel de Gaulle...* » (Bruneau, rapport Serre, p. 1188).

Cette division cuirassée qui donne une telle satisfaction à son futur chef n'est autre que celle du programme établi en 1938 par le général Martin, inspecteur des chars. Sa composition (quatre bataillons de chars B et deux bataillons de chasseurs portés) est débattue au CSG du 2 décembre 1938 et son emploi fixé par la notice du 16 décembre. Elle n'a finalement jamais été mise sur pied, mais elle a bel et bien été enseignée aux cadres des futures unités constitutives puis, à partir de septembre 1939, dévoilée aux éléments mobilisés des mêmes unités. Nous en voulons pour preuve les carnets du lieutenant de réserve Robert Devos, officier de renseignement du 15e BCC (future 2e DCR). Les précieuses notes ainsi conservées, inédites, nous livrent le détail de la division cuirassée « type 1939 », qui a légèrement évolué depuis la fin de 1938.

Voici le libellé exact de sa composition, tel que l'a retranscrit le lieutenant Devos dans un de ses carnets :

Effet de masse : prise d'armes à la 3e division cuirassée à Mourmelon le 26 mars 1940. *(Coll. R. Avignon)*

Effet de masse également : la 2e demi-brigade lourde (2e DCr) au printemps 1940 au camp de la Haute-Moivre, lors d'une manœuvre de division. Au premier plan, des appareils du 8e BCC. *(Coll. R. Potié)*


SENS DE LA PROGRESSION
Schéma de l'articulation de la Division cuirassée
TR
comm^t des TR de la DCu
TC2 des éléments non-embrigadés
ateliers de la 1ère 1/2 brigade
ateliers de la 2ème 1/2 brigade
TC2 de la 2ème 1/2 Brigade
TC2 de la 1ère 1/2 brigade
8 PC arrière de la DCu et PC du Général adjoint
8
comm^t des TC2 de 1/2 brigade (comm^ts des CE des B^ons)
7 P.C. avancé de la D.Cu
B
7
B limite fixée par le Gal de DCu entre les zônes de 1/2 brigade et la zône des arrières
TC1 de la 1ère 1/2 brigade
TC1 de la 2ème 1/2 brigade
5 P.C. de la 1ère 1/2 brigade
6 P.C. de la 2ème 1/2 brigade
5
6
A
12 C^t les TC1 de la 1ère 1/2 brigade
12
A ligne atteinte par les groupements mixtes
1, 2-3-4. B^ons de chars
1
2
3
4
objectif d'exploitation

Extrait d'un des carnets du lieutenant Devos (15e BCC) rédigé à la fin de 1939, montrant la progression d'une division cuirassée « type 1939 » à quatre bataillons de chars B et deux bataillons de chasseurs portés. Relevons, à plusieurs reprises, l'emploi de l'acronyme « *DCu* » par Devos. *(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)*

CLASSIFICATION DES VÉHICULES DE LA DIVISION CUIRASSÉE « TYPE 1939 »

(transcription rigoureuse du carnet du lieutenant Devos)

ARTICULATION DE LA DCU

a) Véhicules de combat
- chars
- AM des BCP
- tracteurs de transport des BCP et du génie
- matériels d'artillerie et leurs avant-trains tracteurs, leurs observatoires blindés
- véhicules de commandement blindés

b) les TC 1 (trains de combat 1)
Ce sont les véhicules TT auxquels il est nécessaire et possible de faire suivre la progression des véhicules de combat. Ce sont :
- les tracteurs de ravitaillement des chars
- certains véhicules de dépannage
- les véhicules de transport d'artillerie et de matériel du génie
- la partie arrière des PC de bataillons, de demi-brigades et d'artillerie
- les chenillettes de ravitaillement en munitions

c) Les TC 2 *(trains de combat 2)*
Ce sont les véhicules sur roues qu'il est nécessaire et possible de maintenir assez loin du combat.

d) Les TR *(trains de ravitaillement)*
Chargés dans chaque corps de troupe des ravitaillements en vivres de toute nature.

Les voitures de combat et les TC 1 forment l'échelon de combat.
Les TC 2 et les TR forment les arrières.

Voitures de combat = 440 voitures
TC 1 = 170 voitures
TC 2 = 1 020 voitures
TR = 70 voitures
Total en gros 1 700 voitures

LA DIVISION CUIRASSÉE
Composition

Un quartier-général
État-major
Commandement des troupes et services
Troupes du QG, prévôté.

Des unités non embrigadées
Train : 1 compagnie de QG
1 compagnie de transport
Artillerie : 1 EM de groupement
3 groupes d'obusiers de 105 sur affût blindé automoteur
1 batterie de DCA petit calibre
1 batterie antichar divisionnaire
Génie : 1 bataillon du génie à 2 compagnies de sapeurs mineurs portés à 2 sections sur VTT et 1 section sur camionnettes
Transmissions : 1 compagnie télégraphique
1 compagnie radiotélégraphique
Forces aériennes : 1 EM de groupe aérien
Services généraux
1 escadrille d'observation.

Deux demi-brigades comprenant chacune :
1 EM
2 bataillons de chars B
1 bataillon de chasseurs portés

Des services
Intendance : 1 groupe d'exploitation
Santé : 1 groupe sanitaire divisionnaire
Trésorerie et postes (pour mémoire ; au QG)
Parc de réparation de DCu.

LA DIVISION CUIRASSÉE « TYPE 1940 » (RÉALITÉ)

La division cuirassée « type 1939 » n'a jamais vu le jour. La raison en est donnée par le général Gamelin dans ses mémoires, lorsqu'il évoque cette division « *que nous avions constituée, sous le nom de " groupement de Nancy " et qui devait recevoir son appellation officielle le 1er octobre* [1939]*, après l'arrivée de son quatrième bataillon, encore en voie de formation au mois d'août. Cependant, le général Georges me demanda de la scinder provisoirement en deux brigades, dont il avait besoin parce qu'il voulait tenter en deux points le forcement de la ligne Siegfried, si la résistance de la Pologne nous laissait le temps de le faire.* »[7]

Telle est l'origine des **1re et 2e brigades cuirassées**, qui formeront quelques mois plus tard le noyau des **1re et 2e DCu** (bientôt DCr), constituées le 16 janvier 1940 sur le « type 1940 » nouveau, nécessitant l'appoint d'une demi-brigade de chars légers Hotchkiss H 39.

NOTES

[7] Gamelin, *Servir*, T. 1, p. 264.
[8] ➠ GBM 78 page 30.
[9] Commande d'abord l'infanterie et les chars de la 2e DCr, puis est nommé le 20 mai à sa tête en remplacement du général Bruché. Les citations sont extraites du *Rapport d'opérations de la 2e DCr*.
[10] En principe, les Hotchkiss H 39 des commandants de compagnie sont dotés d'un ER 29. Les H des chefs de section et, à terme, tous les chars des deux BCC légers, devaient recevoir un ER 28, mais les premières dotations arriveront juste trop tard.

Les chars

Dans la division « type 1940 », la substitution de la seconde demi-brigade de chars B (69 chars de 32 t armés d'un 47 et d'un 75) par une demi-brigade de chars légers Hotchkiss H 39 (90 chars de 12 t armés d'un 37 mm) permet donc d'accélérer la mise sur pied effective de deux DCr, puis d'une 3e et d'une 4e, mais au prix de plusieurs conséquences :

— réduction considérable de la puissance de feu et de la puissance de choc de la division. Souvenons-nous du « *quantum de tonnage* » et du principe de la masse blindée défendus par le général Estienne [8]. Toutefois, selon le colonel Perré [9], « *l'expédient était fort admissible* » sous réserve que le H 39 disposât du canon de 37 SA 38 long ;

— insuffisance de liaison radio dans les bataillons de chars légers [10] ;

— report à plus tard de la solution au problème du rayon d'action : le char B, initialement pourvu d'une autonomie de huit heures (version B 1 de 1934), a vu celle-ci se réduire à cinq heures du fait de l'accroissement de la puissance de son moteur compensant l'augmentation de tonnage de l'appareil (version B1 *bis* de 1936), sans augmentation corrélative de la capacité des réservoirs. Or, la correction de ce handicap, envisagée fin 1939, perd de son actualité en janvier 1940 lorsqu'arrivent les Hotchkiss dont l'autonomie est, elle aussi, de cinq heures, pour des raisons semblables.

Comme l'écrit Perré, c'est la division « *toute entière qui n'avait qu'un rayon d'action de cinq heures. C'était une nouvelle et lourde servitude ajoutée à beaucoup d'autres, ce n'était pas un vice rédhibitoire. Il suffisait de connaître cette servitude, il fallait que ce rayon d'action conditionnât impérativement les missions à confier aux DCR. Le " drame ", ce ne fut pas la diminution du rayon d'action ; ce fut que certaines autorités, qui disposèrent de la division ou de ses unités, refusèrent de tenir compte de ce fait. Au cours des missions données dans ces conditions, les équipages étaient sans cesse en proie à la hantise de la panne d'essence. Le moteur d'un char qui se bat tourne presque sans arrêt, même quand l'appareil ne progresse pas.* »

Mais l'arrivée des chars légers dans la division cuirassée conduit aussi à une retouche doctrinale, puisque leur emploi est une nouveauté dans le cadre de la DCr. La mission des chars de la division se trouve ainsi redéfinie, fin 1939-début 1940, suivant leur type :

« MISSION DES CHARS [11]

I - Hotchkiss H 39

1° - Reconnaître. Prendre le contact de l'ennemi dans une zone de DC. Contenir l'ennemi avec l'appui éventuel des chasseurs et des 47.

2° - Protéger les flancs des chars B. Collaborer avec eux à l'attaque.

3° - Couvrir le débarquement des chasseurs et les accompagner éventuellement.

4° - Assurer la protection de l'artillerie en déplacement ou en stationnement.

5° - Dégager l'infanterie ou l'artillerie de la DC aux prises avec des engins blindés ennemis.

II - Chars B

1° - Attaquer en formation ordonnée.

2° - Attaquer rapidement et en nombre les batteries ennemies.

3° - À titre éventuel, remplir toutes les missions des chars H 39. »

Les chasseurs portés

« MISSION DES BCP [11]

1° - Participer avec les H 39 et l'antichar à la sûreté et à la protection de la DC.

2° - Installer rapidement un barrage de feux surtout antichars avec appui des H ou B. »

Malgré l'emploi du pluriel dans la définition de la mission *des* bataillons de chasseurs, il n'est pas possible, faute de voitures blindées en nombre suffisant, de maintenir la proportion, adoptée fin 1938, d'un BCP porté pour deux BCC. La DCr « type 1940 » compte donc, provisoirement [12], un seul bataillon porté, qui n'appartient plus à une demi-brigade.

En pratique cependant, l'unique BCP porté de la division lie son action à celle des Hotchkiss, à raison d'une compagnie de chasseurs (renforcée de trois canons de 25 AC progressant à 400 m environ derrière les fusiliers voltigeurs) pour deux compagnies de chars légers. Ainsi se développe une tactique d'emploi associant chars légers et chasseurs : la division cuirassée progresse en deux axes sur un front de 4 km, avec un « *échelon de tête* » composé de quatre compagnies de chars légers (16 sections) et deux compagnies renforcées de chasseurs avançant en ratissage (de 5 à 6 km/h) en deux échelons successifs. Derrière eux, 3 à 4 km en arrière, un « *échelon réservé* » comporte le solde des BCC légers (huit sections), la troisième compagnie de chasseurs avec le plus gros de la compagnie d'engins du BCP (six canons de 25 sur douze, et les quatre mortiers de 81), la batterie de 47 antichars et deux groupes d'artillerie.

Tel est le dispositif de sécurité (théorique) de la DCr : chars légers et chasseurs exécutent des

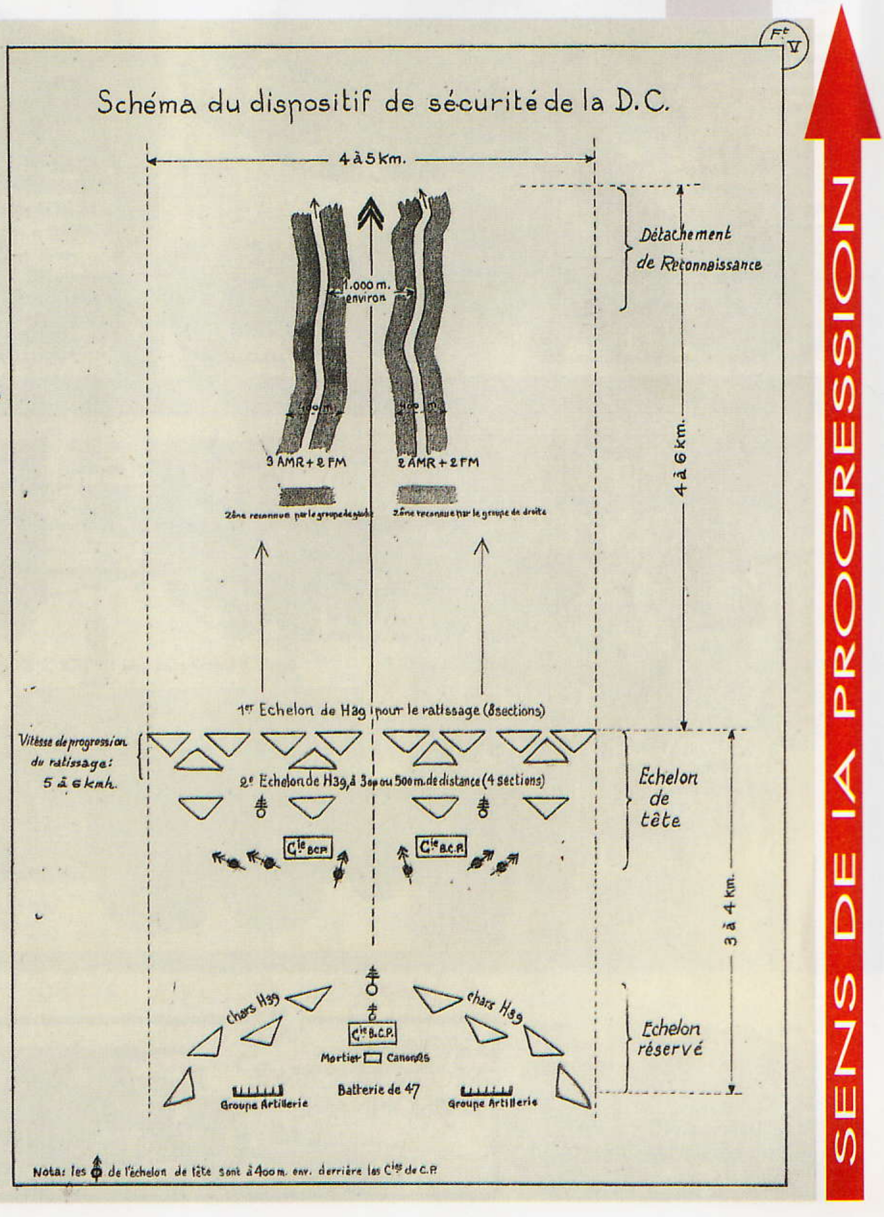
« bonds successifs depuis la position de départ (position d'attente) jusqu'à une position de fixation.

Cette position de fixation peut être :

– ou choisie par le commandant de la DC (ennemi en station) ;

– ou imposée par l'ennemi (ennemi en mouvement).

Elle doit servir de base de départ pour l'attaque des chars B1 *bis*. Elle sera donc tenue par l'échelon de tête et l'échelon réservé afin de permettre aux *(suite page 44)*


Ft V
Schéma du dispositif de sécurité de la D.C.
4 à 5 km.
Détachement de Reconnaissance
1.000 m. environ
400 m
400 m
3 AMR + 2 FM
2 AMR + 2 FM
Zône reconnue par le groupe de gauche
Zône reconnue par le groupe de droite
4 à 6 km.
1er Echelon de H39 pour le ratissage (8 sections)
Vitesse de progression du ratissage : 5 à 6 kmh.
2e Echelon de H39, à 300 ou 500 m. de distance (4 sections)
Echelon de tête
Cie BCP
Cie B.C.P.
3 à 4 km.
chars H39
chars H39
Cie B.C.P.
Mortier
Canon 25
Batterie de 47
Groupe Artillerie
Groupe Artillerie
Echelon réservé
Nota : les ♁ de l'échelon de tête sont à 400 m. env. derrière les Cies de C.P.
SENS DE LA PROGRESSION

Le dispositif de sécurité de la division cuirassée « type 1940 ». Chars légers et chasseurs portés progressent sur deux axes. Les chars B, tenus en arrière, ne sont pas représentés. Relevons l'emploi du sigle « *DC* » sur ce document non daté (vers février 1940), ainsi qu'une erreur de décompte dans le nombre des sections de chars (12 et non 8 en premier échelon). Il apparaît que ce schéma a été d'abord tracé pour des chars B, puis modifié pour l'emploi des chars H, qui comptent une section de plus par compagnie. *(SHD)*

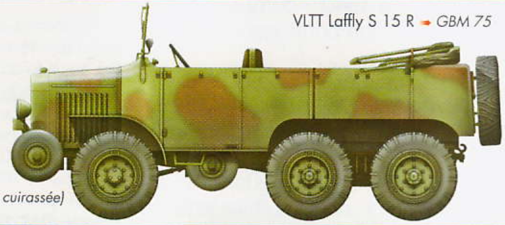
NOTES

[11] Extraits d'un document non daté (vers février 1940), dont est tiré aussi le schéma ci-dessous.

[12] Le rétablissement de deux BCP par DCr est prévu, à terme, et les bataillons avaient été choisis début 1940 : 30e BCP (remplacé par le 16e) pour la 1re DCr, 4e BCP pour la 2e DCr. « *Tout le monde était d'accord pour trouver insuffisante la dotation d'un BCP par DCr, seul le manque de tracteurs blindés avait empêché d'en donner un deuxième* », confirme Perré.

Organisation et emploi : la division cuirassée en 1940 et ses perspectives

ETAT-MAJOR GQ DE LA DIVISION



VLTT Laffly S 15 R → *GBM 75*

Event. remplacée par 1

1 VLTT

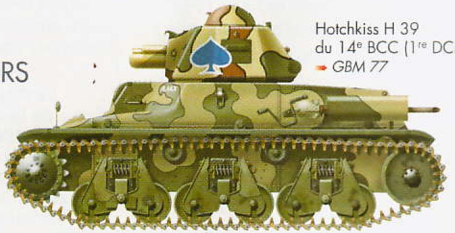
(anciennement à la brigade cuirassée)

À compléter par 2

BATAILLON DE CHARS LÉGERS

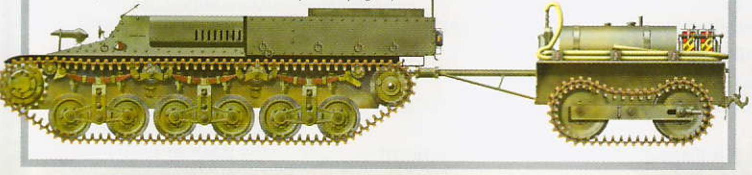
45 chars légers

Dotation portée à 46 en théorie (un char de commandement, non réalisé)



Hotchkiss H 39 du 14e BCC (1re DCr) → *GBM 77*

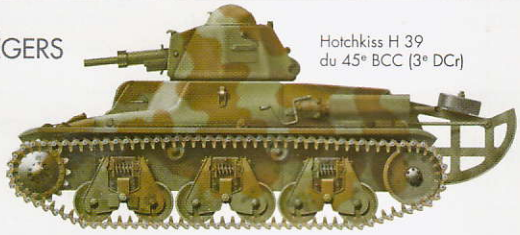
12 TRC *(4 à la section d'échelon de chaque compagnie)*



BATAILLON DE CHARS LÉGERS

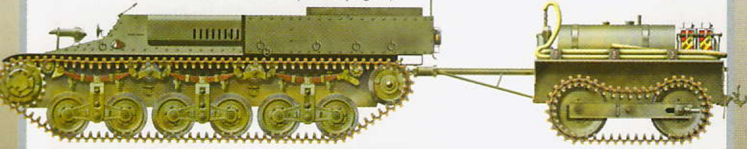
45 chars légers

Dotation portée à 46 en théorie (un char de commandement, non réalisé)



Hotchkiss H 39 du 45e BCC (3e DCr)

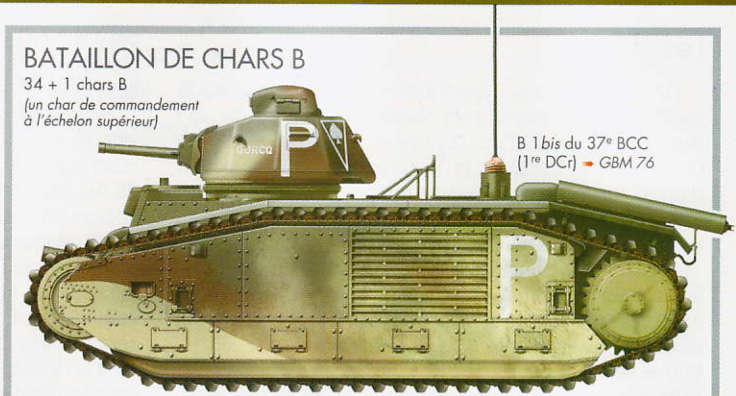
12 TRC *(4 à la section d'échelon de chaque compagnie)*



BATAILLON DE CHARS B

34 + 1 chars B

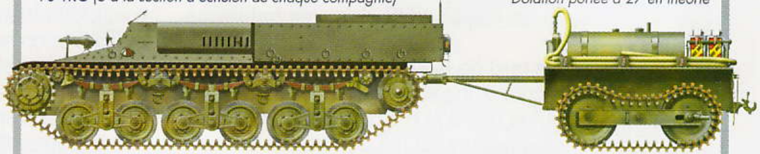
(un char de commandement à l'échelon supérieur)



B 1 *bis* du 37e BCC (1re DCr) → *GBM 76*

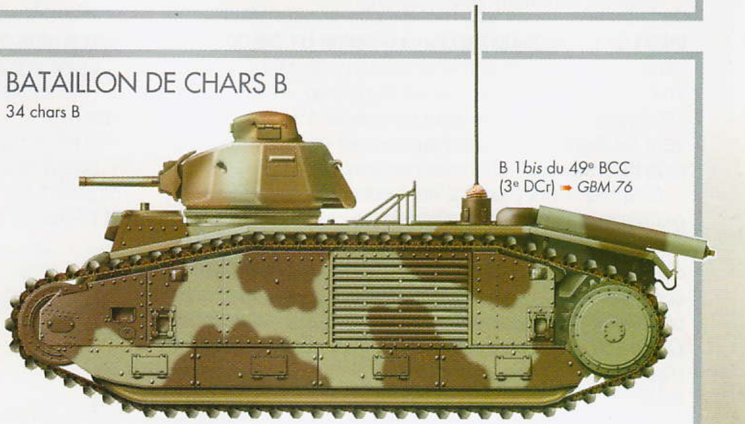
18 TRC *(6 à la section d'échelon de chaque compagnie)*

Dotation portée à 27 en théorie



BATAILLON DE CHARS B

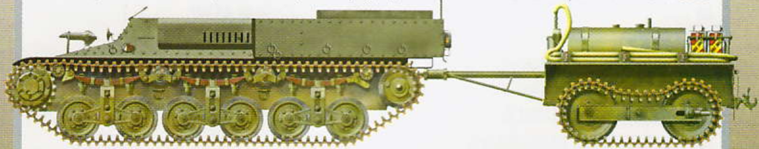
34 chars B



B 1 *bis* du 49e BCC (3e DCr) → *GBM 76*

18 TRC *(6 à la section d'échelon de chaque compagnie)*

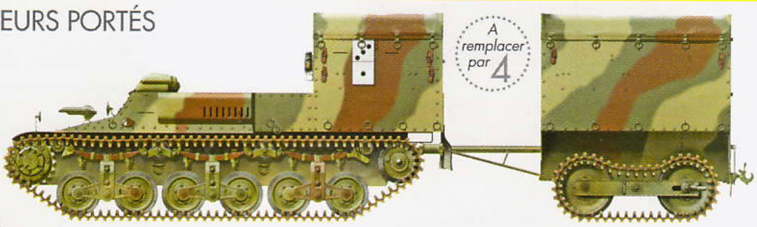
Dotation portée à 27 en théorie



BATAILLON DE CHASSEURS PORTÉS

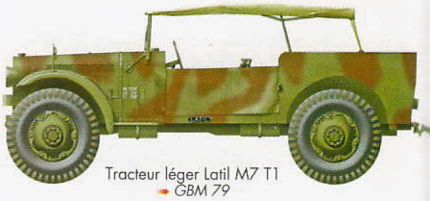
À compléter par 3

5 AMR à venir

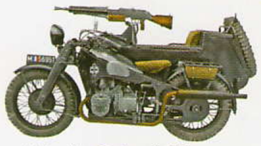


À remplacer par 4

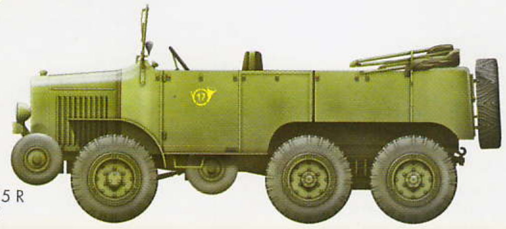
VBCP Lorraine 38 L du 17e BCP (2e DCr)



Tracteur léger Latil M7 T1 → *GBM 79*



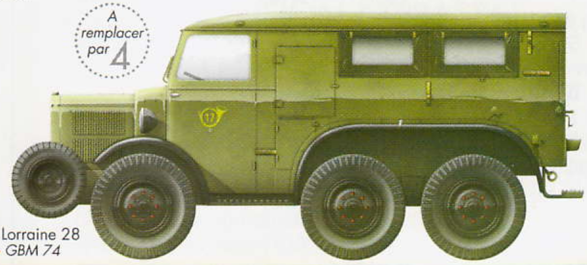
Moto-side Gnôme & Rhône 800 AX 2 RM



Event. remplacés par 1

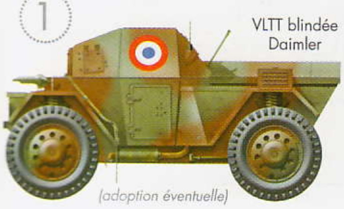
VLTT Laffly S 15 R → *GBM 75*

À remplacer par 4



VDP Lorraine 28 → *GBM 74*

①

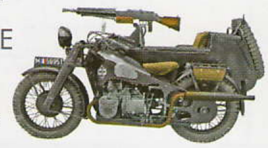


VLTT blindée Daimler

(adoption éventuelle)

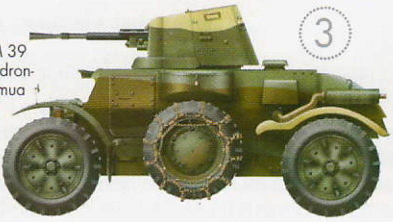
②

GROUPE DE RECONNAISSANCE DIVISIONNAIRE

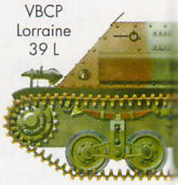


Moto-side Gnôme & Rhône 800 AX 2 RM

③



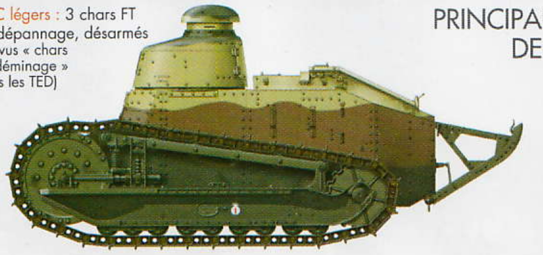
AM 39 Gendron-Somua



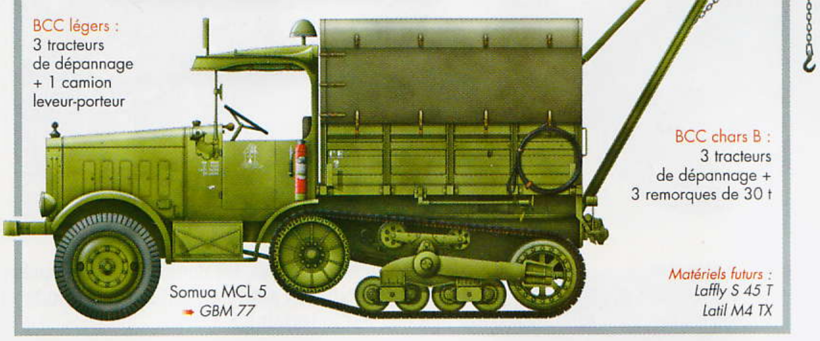
VBCP Lorraine 39 L

PRINCIPAUX MATÉRIELS DE DÉPANNAGE DE CHARS

(quantités indiquées par bataillon)



BCC légers : 3 chars FT de dépannage, désarmés (prévus « chars de déminage » dans les TED)



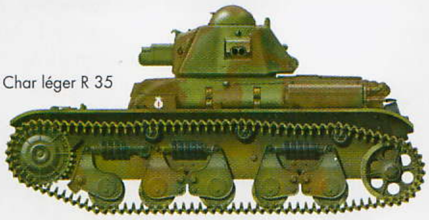
BCC légers : 3 tracteurs de dépannage + 1 camion leveur-porteur

Somua MCL 5
➡ *GBM 77*

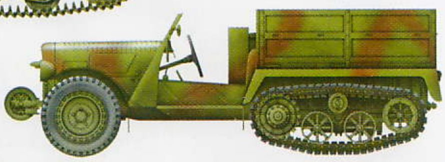
BCC chars B : 3 tracteurs de dépannage + 3 remorques de 30 t

Matériels futurs :
Laffly S 45 T
Latil M4 TX

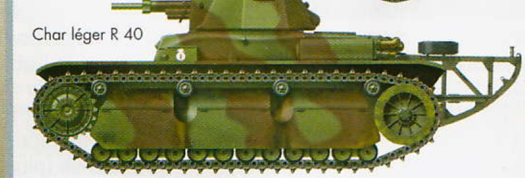
CHARS ET TRACTEURS DE RAVITAILLEMENT MIS EN SERVICE À TITRE COMPLÉMENTAIRE



Char léger R 35



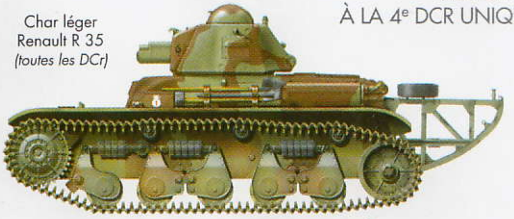
Tracteur d'infanterie Unic TU 1 utilisé à titre de TRC



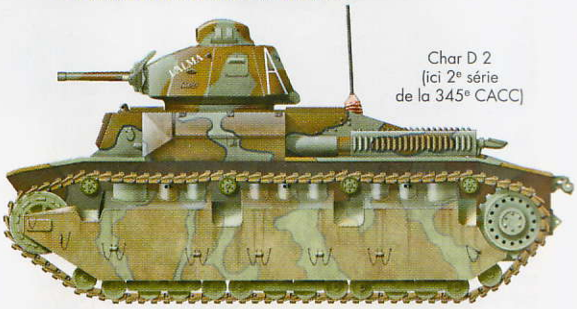
Char léger R 40

ECHELLE CONSTANTE 1/72

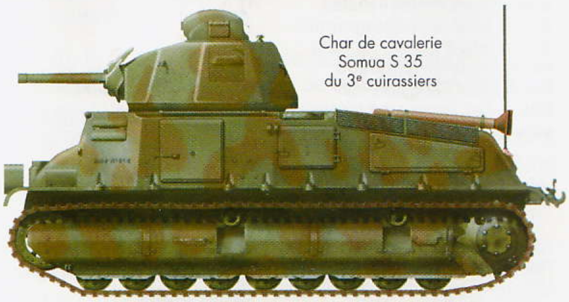
CHARS ET AUTOMITRAILLEUSES MIS EN SERVICE À LA 4e DCR UNIQUEMENT



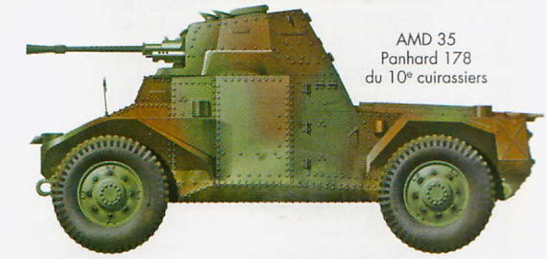
Char léger Renault R 35 *(toutes les DCr)*



Char D 2 (ici 2e série de la 345e CACC)



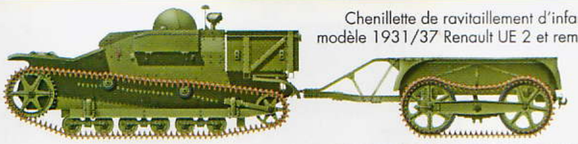
Char de cavalerie Somua S 35 du 3e cuirassiers



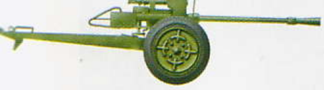
AMD 35 Panhard 178 du 10e cuirassiers

PRÉSENTATION SYNOPTIQUE DES PRINCIPAUX VEHICULES BLINDÉS ET VEHICULES SPÉCIAUX DE LA DIVISION CUIRASSÉE, MAI-JUIN 1940

I - CHARS ET CHASSEURS

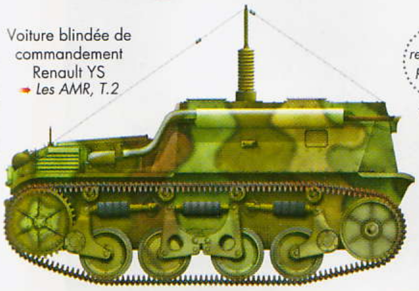


Chenillette de ravitaillement d'infanterie modèle 1931/37 Renault UE 2 et remorque UK

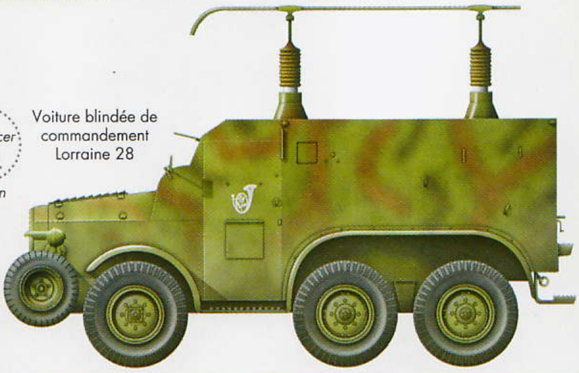


Canon de 25 SA modèle 1934
➡ *GBM 77*

A remplacer par ⑤



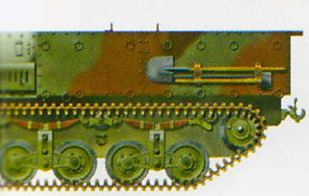
Voiture blindée de commandement Renault YS
➡ *Les AMR, T.2*

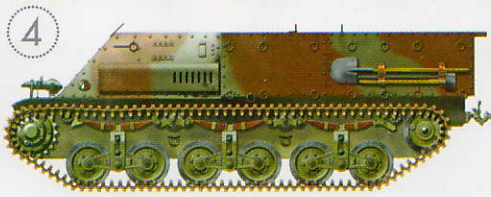


Voiture blindée de commandement Lorraine 28

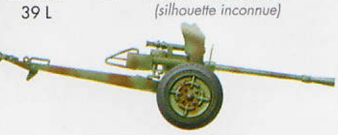
A remplacer par ④ version PC

NOUVEAUX MATÉRIELS ET UNITÉS APPELÉS À ENTRER EN SERVICE

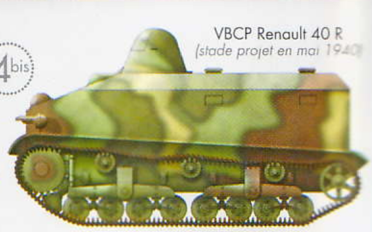




④ VBCP Lorraine 39 L



⑤ Canon de 25 SA modèle 1934 M. 39 *(silhouette inconnue)*



④bis VBCP Renault 40 R *(stade projet en mai 1940)*

Profils de Laurent Lecocq et Éric Schwartz, presque tous sur notices de François Vauvillier. Le profil de la chenillette UE a été publié dans Focus n° 1, éd. du Barbotin — Double page centrale. © H&C 2007 - Echelle 1/72

Tous les « yeux » de la 2e DCr sont réunis sur ce cliché représentant la section d'éclaireurs motocyclistes du 17e BCP. La photographie date d'avant-guerre, la SEM est alors dotée de quatre René-Gillet G1 à side-car Bernardet, et de neuf motos solo. *(DR)*

chars B1 *bis* de préparer et lancer leur attaque [13].

En principe, le BCP tient la position de fixation après débarquement. C'est un bataillon dépensé. Il barre 2 500 m de front (20 FM et 5 canons de 25 mm au km). » [11]

Les éléments de renseignement

La notice du 16 décembre 1938, stipulant que la DCr *« doit toujours agir soit dans le cadre d'un corps d'armée, soit dans le cadre d'un groupement mécanique »*, la prive de tout véritable élément de reconnaissance. Dans le *« dispositif de sécurité de la DC »* de début 1940 *(➠ schéma page 41)* ne figure qu'un *« détachement de reconnaissance »* d'une poignée d'hommes : la section d'éclaireurs motocyclistes (SEM) [14] du BCP, renforcée (en théorie uniquement) par cinq AMR. Ce détachement progresse de plusieurs kilomètres en avant de l'échelon de tête décrit ci-dessus, et opère sur deux axes :

« **EMPLOI DE LA SEM ET DES AMR** [11]

1° - Missions

Mission de reconnaissance (recherche de renseignements).

Mission de liaisons et transmission des renseignements.

2° - Mode d'emploi

Constituée en deux patrouilles mixtes :

3 AMR + 2 FM (SEM)
2 AMR + 2 FM (SEM)

travaillant chacune sur un axe, les deux axes étant situés à 1 000 m environ l'un de l'autre. Amplitude des bonds : 4 à 6 km (imposé par le terrain). »

Le paradoxe est qu'un véritable ***groupe de reconnaissance de division cuirassée*** a bien été prévu, dès l'origine en 1936. Il figure dans tous les projets successifs, y compris celui du général Martin, mais se voit écarté début décembre 1938, au motif que l'on a vu. En 1940 pourtant, son rétablissement est programmé : les 131e, 132e et 133e GR (prévus pour les 1re, 2e et 3e DCr respectivement) devaient être mis sur pied chacun avec un escadron du 7e RDP. Par suite de l'offensive allemande, ils ne pourront être créés.

Signalons enfin, parmi les moyens de renseignement de la DCr, les **forces aériennes** qui sont, sur le papier, maintenues à l'identique entre les projets et les DCr réalisées en 1940. Elles consistent essentiellement en un GAO (*groupe aérien d'observation*) comportant une *escadrille* de neuf (en principe) bimoteurs **Potez 63/11**, une *section d'avions estafettes* et, au sol, une *section photo aérienne* Aérazur sur châssis tous chemins **Latil M2 TL6** et remorques spéciales.

En pratique, seule la 2e DCr sera dotée (GAO 546), et son escadrille qui comptera six appareils triplaces Potez 63/11 dont seulement quatre disponibles (plus trois « berlines » Bréguet 27 à la section estafettes), travaillera au profit des autres divisions.

Composition en CHARS et en CHASSEURS des DIVISIONS CUIRASSEES en mai et en juin 1940

MAI Éléments organiques	**1re DCr** *créée le 16 janvier*	**2e DCr** *créée le 16 janvier*	**3e DCr** *créée le 20 mars*	**4e DCr** *(« Groupement de Gaulle »)* *éléments réunis entre le 15 et le 25 mai*	
Chars					
Demi-brigade lourde	*1re demi-brigade*	*2e demi-brigade*	*5e demi-brigade*	*6e demi-brigade*	
Bataillon de chars B 1*bis*	28e BCC	8e BCC	41e BCC	46e BCC 19e BCC *(D 2)*	
Bataillon de chars B 1*bis*	37e BCC	15e BCC	49e BCC	47e BCC 345e CACC *(D 2)*	
Demi-brigade légère	*3e demi-brigade*	*4e demi-brigade*	*7e demi-brigade*	*8e demi-brigade*	
Bataillon de chars H 39	25e BCC	14e BCC	42e BCC *(2 Cies)*	2e, 24e et 44e BCC *(R 35)*	
Bataillon de chars H 39	26e BCC	27e BCC	45e BCC	74e Cie de transport de chars	
Infanterie Bataillon de chasseurs portés	5e BCP	17e BCP	16e BCP	4e BCP	**Cavalerie** 7e RDP *(à 2 btns)* 10e cuirassiers *(AMD Panhard)* 3e cuirassiers *(chars S et H)*
JUIN Éléments organiques	*reconstitution* *1er-3 juin* r = reconstitué	*reconstitution* *20-27 mai* 346e CACC *(D2) du 20 au 26 mai*	*réorganisation* *7-8 juin*	*réorganisation* *6-12 juin*	
Chars					
Demi-brigade	*1re demi-brigade*	*2e demi-brigade*	*5e demi-brigade*	*6e demi-brigade*	
Bataillon de chars B 1*bis*	28e BCCr *(B)*	Btn 8/15 *(B)**	41e BCC *(B)*	Btn 46/47 *(B)**	
Bataillon de chars légers	25e BCCr *(R 35/40)*	Btn 14/27 *(H 39)***	10e BCC *(R 35)*	Btn 2/24 *(R 35)*	**Cavalerie** *(idem à ci-dessus)*
Demi-brigade	*3e demi-brigade*	*4e demi-brigade*	*7e demi-brigade*	*8e demi-brigade*	
Bataillon de chars légers ou D	34e BCC *(R 35)*	40e BCC *(R 35/40)*	42e BCC *(H 39)*	19e BCC *(D 2)***	
Bataillon de R, H ou chasseurs	5e BCP*(chasseurs)*	48e BCC *(R 35/40)*	45e BCC *(H 39)*	44e BCC *(R 35)*	
Infanterie Bataillon de chasseurs portés	*(à la 3e demi-brigade)*	17e BCP	16e BCP	4e BCP	*(+ dragons du 7e RDP)*
Unités absorbées ou ajoutées au dernier moment	+ 1er BCC *(R 35) le 14 juin*	* 347e, 348e, 349e CACC ** dont la 351e CACC		* dont la Cie 3/37 *(Gaudet) incorporée le 11 juin* ** Groupant tous les D 2 (345e, 346e, 350e CACC)	

Les GU françaises, Historiques succincts 1939-1940, t. III, SHAT, 1967 (et autres sources)

NOTES

[13] Une note établie par le colonel Perré fin 1939 (citée par Rémi Fontbonne, *op. cit.*, p. 45) indique cependant que les bataillons de chars B peuvent se placer *« en avant des groupements constitués par les chars légers et les chasseurs portés* [pour] *lancer des attaques à intention décisive sur des fronts de 2 000 à 2 500 m »*

[14] La SEM compte 26 chasseurs (dont quatre avec FM), sous-officiers et officier, en majorité sur side-cars. Ils se scindent en deux groupes de 13 hommes et 2 FM.

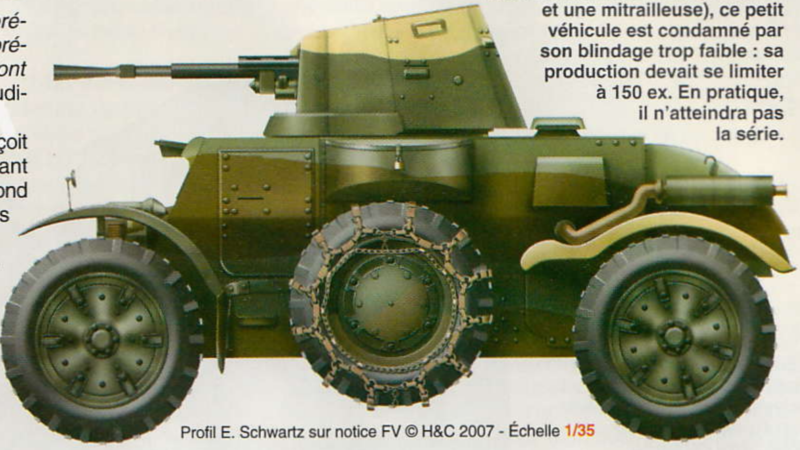
[15] ➠ *Toute la lumière sur le canon de 37 SA 38*, GBM 74 pages 78-79.

Quelle automitrailleuse pour les BCP ?

La question n'est pas nouvelle : « *Si le tableau d'effectifs prévoyait une " section d'automitrailleuses d'infanterie ", aucune précision n'était donnée quant au modèle des cinq véhicules dont devait être dotée cette section* » (général Devaux, 3e DCr, audition du 21 décembre 1948).

En consultant le tableau d'effectifs du BCP porté, l'on s'aperçoit qu'il est prévu trois hommes par automitrailleuse mais, suivant l'usage, il est très probable que le troisième homme soit un second conducteur tenu en réserve. Car les éléments d'époque que nous publions mentionnent des « *AMR* » — automitrailleuses de reconnaissance —, selon la terminologie de la cavalerie, terminologie d'ailleurs abandonnée fin 1938 (➡ *GBM 75 page 48),* donc des voitures à deux hommes.

Tout porte à croire que, pour les doter assez vite d'« AMR » neuves, les chasseurs portés des DCr auraient reçu les premières **AM 39 Gendron-Somua**, prévues pour sortir à compter de juillet 1940. À moins qu'on ne leur ait donné des Hotchkiss H 39, voire des Scout cars Daimler (➡ *page 47).* ■



Automitrailleuse AM 39 Gendron-Somua
Relativement bien armé (un 25 AC et une mitrailleuse), ce petit véhicule est condamné par son blindage trop faible : sa production devait se limiter à 150 ex. En pratique, il n'atteindra pas la série.

Profil E. Schwartz sur notice FV © H&C 2007 - Échelle 1/35

L'un des Potez 63/11 du GAO 546 (2e DCr), le n° 584. Il sera abattu en combat aérien le 15 mai avec deux blessés. Un second, le n° 229, sera abattu par la Flak le 25 mai, équipage indemne.
(Coll. anciens des chars, via S. Bonnaud)

MATÉRIELS NOUVEAUX : OMBRES ET MYSTERES DE LA DCR

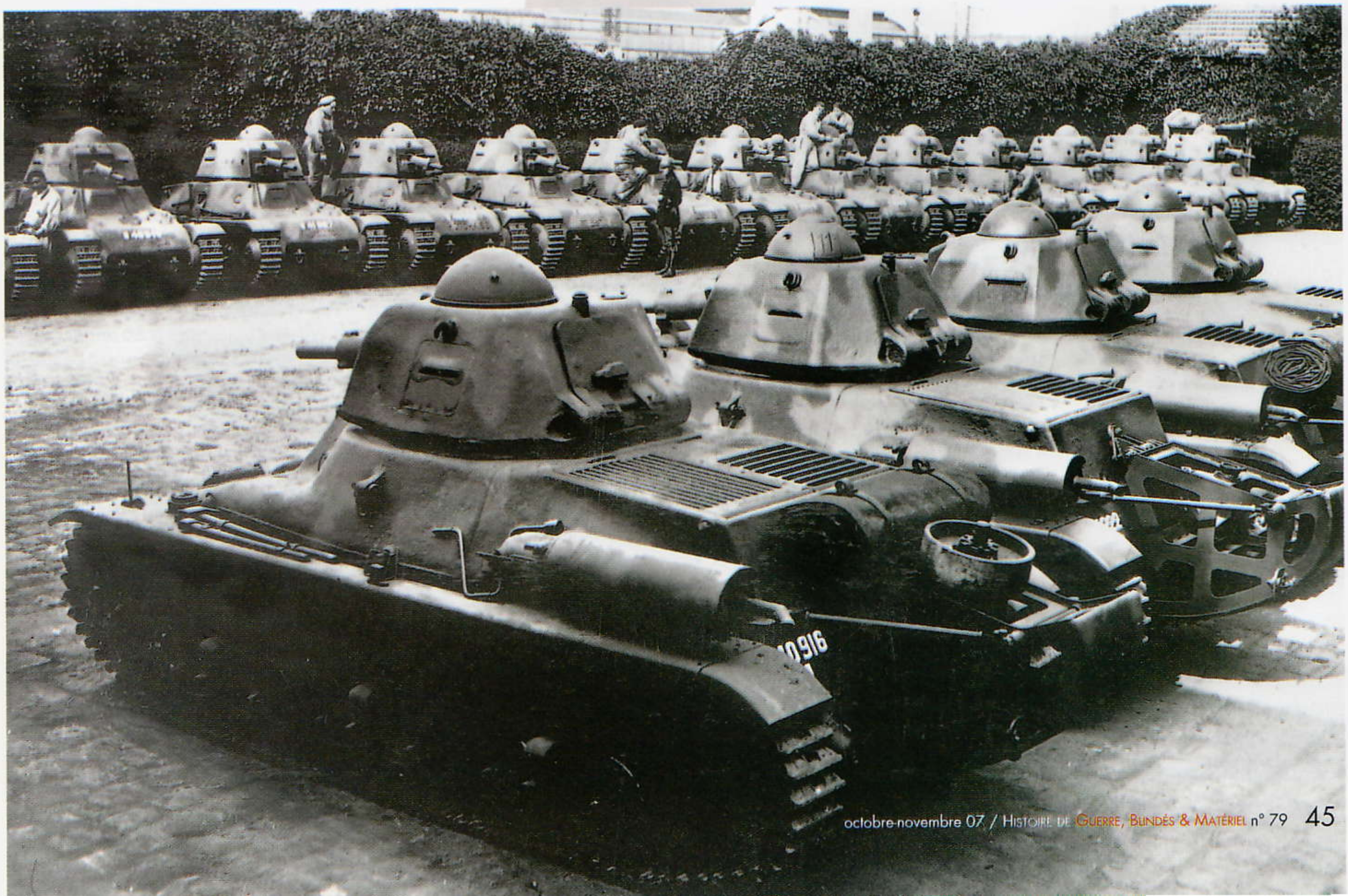
Au fil des mots employés, au détour d'une phrase, d'un projet d'organigramme, de la description théorique d'une mission, l'on prend conscience que la division cuirassée telle que nous la connaissons — c'est-à-dire celle de la période de janvier à juin 1940 — n'est qu'une ébauche de la DCr telle qu'elle a été conçue et projetée, et telle qu'elle devait être réalisée à terme.

Les chars des DCr : un simple survol

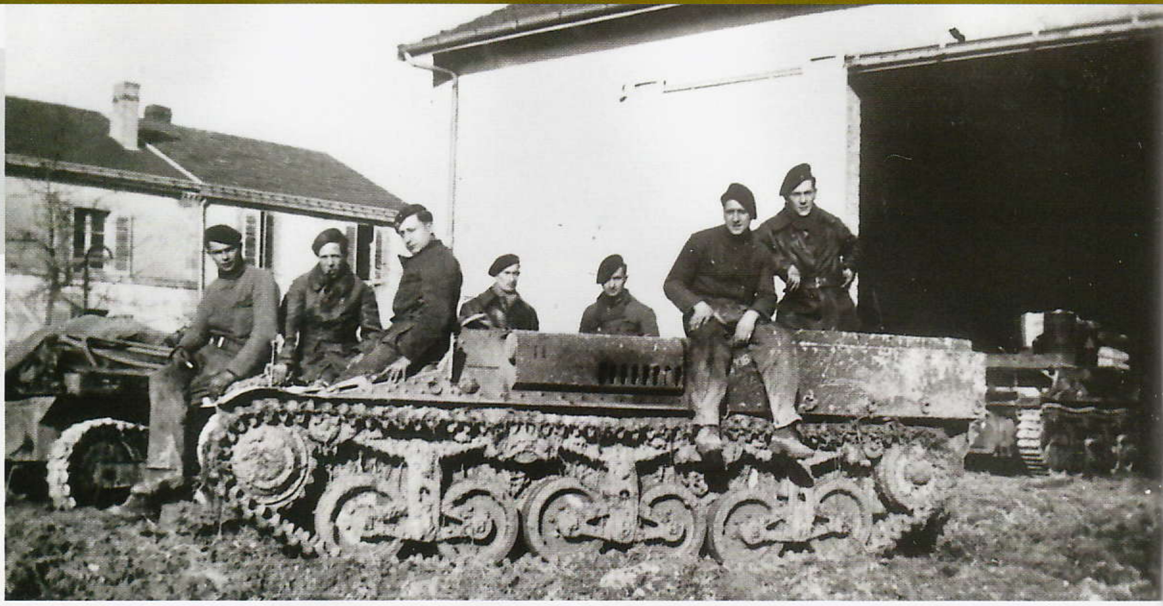
À leur sujet, point de révélation sensationnelle : le **char B 1*bis*** est décrit d'ordinaire par les utilisateurs comme « *excellent* », même s'il existe quelques fausses notes dans les louanges adressés à notre char de bataille.

Quant au **Hotchkiss H 39**, il n'attend plus que son canon de 37 SA 38 [15] et son émetteur-récepteur ER 28 ou 29 pour constituer un char léger apte au combat antichar et à la manœuvre d'ensemble.

Sous la pression des événements, les DCr compteront dans leurs rangs, dès la seconde quinzaine de mai, d'autres modèles de chars, surtout des **Renault R 35**

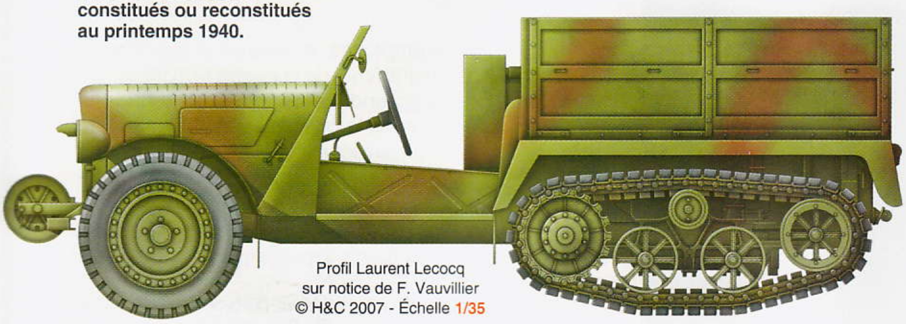


Ces Hotchkiss H 39 flambant neufs à canon long de 37 SA 38 et queue passe-tranchée sont du modèle définitif qui sera livré au 45e BCC (3e DCr). Au sein des chars de combat, cette unité sera la première à être intégralement dotée de chars légers à ce standard. *(© ECPAD / France)*

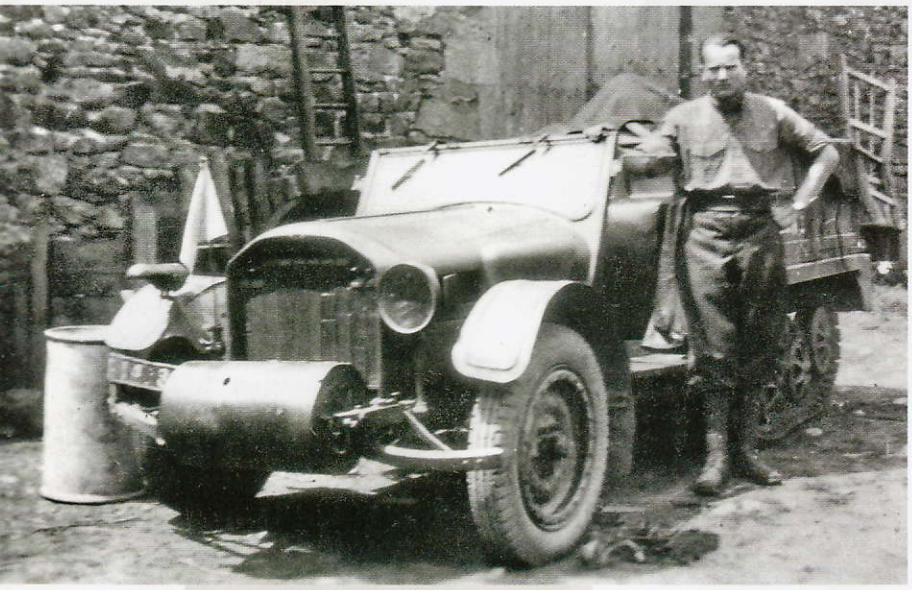


Quelques chasseurs du 37e BCC (1re DCr) posent sur leurs tracteurs de ravitaillement Lorraine 37 L. Au second plan à gauche, l'on distingue la remorque citerne. Les allées et venues de ces « chenillettes » a achevé de transformer le terrain alentour en un vaste bourbier. *(Coll. anciens des chars via Ch. Baudouin)*

TRACTEUR UNIC TU 1
Conçu et développé en tant que « tracteur d'infanterie » polyvalent, ce petit matériel sort en série juste à temps pour... être détourné de l'emploi initialement prévu et servir, entre autres missions d'urgence, de tracteur de ravitaillement dans les BCC légers constitués ou reconstitués au printemps 1940.



Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35



Tracteur d'infanterie Unic TU 1 mis en service dans un BCC (40e, 48e ou 25e reconstitué). Cette rare photographie a été prise au lendemain de l'armistice. *(Coll. des anciens, via S. Bonnaud)*

et **R 40**, et la plus grande variété de matériels à la 4e DCr qui aura non seulement des R 35, mais aussi des **D 2** et des chars de cavalerie **Somua S 35** [16].

Depuis mai, la question de l'autonomie des chars de tous modèles est prise à bras le corps et aurait été rapidement résolue, notamment « *par l'adjonction de réservoirs supplémentaires blindés extérieurs au char* » [17].

Mais, en gardant présent à l'esprit qu'une division cuirassée n'est pas seulement l'assemblage d'une poignée de BCC, c'est *ailleurs que dans les chars*, qu'il faut percer les ombres et les mystères des DCr futures. Nous allons, pour cela, rassembler des éléments épars émanant des acteurs déjà cités, ainsi que de l'audition du général Devaux [18] et des archives directes de l'époque, afin d'examiner les principaux matériels de la DCr, autres que les chars, type par type. Chacun de ces véhicules mérite une étude individuelle approfondie, que bien sûr nous réaliserons progressivement. Ici, il s'agit seulement de les situer dans le cadre de la DCr.

Les tracteurs de ravitaillement de chars

Il s'agit, pour l'essentiel, des **TRC Lorraine 37 L** bien connus, dont la dotation théorique est de 18 tracteurs [19] par bataillon de chars B, et 12 tracteurs par bataillon de chars légers. À la mise en alerte de la 1re DCr (10 mai), la 3e DCr reçoit l'ordre de lui livrer « *sans délai* [...] *les 12 tracteurs de ravitaillement qu'elle venait de percevoir* » (Devaux). Exécutée le lendemain, cette mesure prise sous la pression des événements afin de se rapprocher, au moins à la 1re DCr, des dotations accrues en TRC prévues par le GQG [19], aura un effet secondaire : « *La 3e DCr devait ainsi être astreinte à assurer le ravitaillement en essence et ingrédients des appareils à l'aide de camions citernes. Semblable opération exigeait de quatre à cinq heures au bas mot ; avec les tracteurs spéciaux, elle n'aurait pas demandé une demi-heure !* » (Devaux, optimiste sur les capacités des TRC).

Le matériel Lorraine 37 L a, selon Perré, « *donné entière satisfaction* ». S'agissant du problème du rayon d'action des chars, « *on pouvait le résoudre par ce tour de force qu'est le ravitaillement sous le feu. Ce n'était pas le cas lors des premiers combats du 16 au 20 mai (où les unités étaient* [...] *privées de presque tous leurs moyens de ravitaillement)* [20] *d'où les grosses pertes en matériel qui se produisirent alors.* »

En mai, devant la pénurie de TRC Lorraine et face à l'extrême urgence, les *tracteurs d'infanterie* **Unic TU 1** semi-chenillés non blindés, sortant tout juste d'usine, sont attribués à certains bataillons de chars de nouvelle formation : « *les tracteurs* [...] [21] *reçus en cours d'opérations avec les 40e et 48e BCC se sont montrés robustes, suffisamment maniables en terrain varié, mais de charge utile insuffisante* » (Perré, 2e DCr).

Les traces laissées par les **TRC Renault 36 R** dans les DCr restent à découvrir. Quant à la très vaste question du **matériel de dépannage et d'entretien des chars** au sein des BCC (des DCr ou des armées), nous lui réservons une étude spécifique ultérieure.

Les voitures des chasseurs portés

À l'origine, les 5e et 17e BCP prévus pour suivre la progression des chars B sont dotés, faute de mieux, de *voitures de dragons portés* (VDP) à 10 hommes, du type **Lorraine 28** *(➠ GBM 74 pages 60-74)*. Mais ces grosses voitures tous chemins non blindées, identiques à celles du 4e RDP de la 1re DLM, ne répondent pas à l'emploi envisagé dans le cadre de la division cuirassée. À la DCr,

---

NOTES

[16] La 4e DCr échappe à la logique d'organisation des trois premières. Car il s'agit de la réunion, en pleine bataille, de moyens disponibles des futures 4e DCr et 4e DLM (prévues pour le 1er juillet), auxquels s'ajoutent des BCC des armées. Outre une dotation considérable en chars de tous modèles, la 4e DCr compte aussi un régiment de découverte (10e cuirassiers) doté d'**AMD Panhard** et de motocyclistes.

[17] Note du 14 juin 1940.

il faut en effet des transports de troupes blindés capables de suivre les chars sous la mitraille, et c'est le même groupe industriel qui va se charger de les réaliser.

La VBCP Lorraine 38 L

C'est ainsi que la société Lorraine de Lunéville, qui a fait adopter en 1937 sa *chenillette de ravitaillement d'infanterie* (châssis court à deux bogies) puis son dérivé le TRC, en propose dans la foulée une version transport de troupes. Le matériel, adopté en 1938 sous le nom de *voiture blindée pour chasseurs portés* (VBCP) **Lorraine 38 L**, entre en service à la fin de 1939.

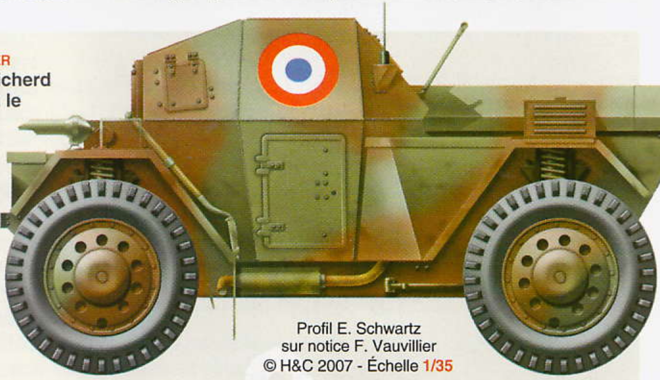
La dotation, fixée en principe à 61 VBCP par bataillon, est d'abord limitée à 43 tracteurs blindés dont 39 destinés aux trois *compagnies de fusiliers voltigeurs* (par compagnie : une VBCP de commandement avec TSF pour le capitaine et trois sections de quatre VBCP), et quatre VBCP éparses (➠ *tableau page 48).* Il s'agit là d'une première mise permettant de rééquiper partiellement les 5^e et 17^e BCP, puis d'entamer la mécanisation du 16^e BCP (3^e DCr), dans la mesure où le premier marché porte sur 120 voitures. Les 120 suivantes devaient permettre de compléter les compagnies de FV du 16^e et du 4^e BCP, puis de doter de tracteurs à aménagement spécifique leur compagnie d'appui, celle-ci étant passée entretemps du type *compagnie d'accompagnement* (CA) au type *compagnie d'engins* (CE) [22].

Les véhicules de la compagnie d'engins (CE)

Si la nouvelle *compagnie d'engins* (12 canons de 25 AC et quatre mortiers de 81) n'est pas prioritaire pour la perception des VBCP, cela tient aussi à son emploi, majoritairement en échelon réservé comme on l'a vu.

Résultat, la CE ne compte au printemps 1940 qu'un unique tracteur blindé (celui du capitaine, avec TSF). Elle conserve quatre VDP **Lorraine 28** six-roues (à la section de mortiers, deux groupes de deux pièces) et reçoit, juste avant les opérations actives — et ce « *provisoirement* » —, 18 exemplaires d'un nouveau venu, le tracteur léger quatre-roues pour canon de 25 AC **Latil M7 T1**

Le « Dingo » : bon pour le service



VLTT blindée Daimler munie du phare Guicherd (si le Dingo avait eu le temps d'entrer en service français). En revanche, l'on ne voit pas comment des roues folles à l'avant, telles que le suggérait la STI, auraient pu être installées.

Profil E. Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007 - Échelle 1/35

Le 2 mai 1940, trois exemplaires du Scout Car Daimler Mk I sont présentés aux autorités françaises sur le terrain de Satory. Dans le compte-rendu, ces matériels sont décrits comme des « *véhicules blindés, deux places, tous terrains quatre roues ; le passager peut tirer au FM par deux orifices (avant et arrière).* [...] *Les quatre roues sont directrices mais un système ingénieux assure une automaticité complète de la direction* [...] *: quel que soit le sens de marche du véhicule, les roues avant sont seules directrices jusqu'au moment où le conducteur tourne suffisamment le volant pour avoir les quatre roues directrices. On a donc un véhicule à roues directrices ne nécessitant pas le blocage des roues arrière pour la marche sur route en grande vitesse (c'est en somme un blocage automatique).* » Le compte-rendu relève aussi « *une suspension excellente permettant d'aller vite en tous terrains. On est donc frappé par la simplicité de conduite d'une part, et par la suspension d'autre part. On peut reprocher au véhicule d'être un peu bas* [garde au sol] *et de risquer d'avoir des difficultés en terrain très boueux.* » Et plus loin cette remarque : « *Il est regrettable que ce véhicule étranger ne soit pas montré aux constructeurs français qui pourraient en tirer des enseignements mécaniques.* »

Concernant l'emploi sous nos couleurs, le rédacteur (qui appartient à l'infanterie) suggère que le petit blindé Daimler « *remplacerait avantageusement le matériel des éclaireurs motocyclistes* » et permettrait d'assurer la « *liaison pour les bataillons de chasseurs portés ou même les RI.* » Enfin, « *au cas où l'Armement désirerait une construction en série, franco-britannique, de ce véhicule, un certain nombre pourrait être réservé à l'infanterie.* »

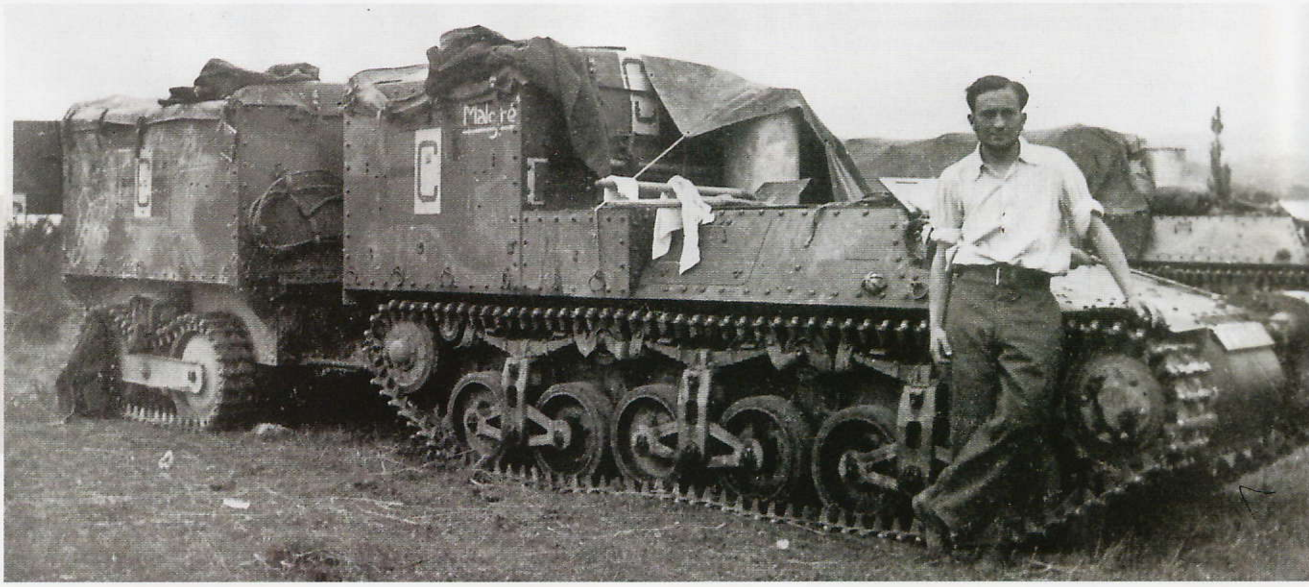
Un rapport plus détaillé de la STI (section technique de l'infanterie), signé le 8 mai, propose, dans le cas où un exemplaire subirait des épreuves complètes à la CEMA à Vincennes, quelques « *améliorations de détails : pneumatiques increvables, modifications de certaines tringleries trop basses, roues folles à l'avant et peut-être au milieu du châssis* [le syndrome Laffly est très présent en 1940 en France], *amélioration de la protection du moteur.* »

Surtout, ce rapport note que « *le Scout Car Mark I dont la protection de l'équipage est très intéressante pourra se déplacer aisément sur le champ de bataille pour assurer des liaisons. De plus ce véhicule étant muni d'un toit en acier à blindage, le personnel sera à l'abri des tirs fichants de mitrailleuses des avions volant bas.* »

Au printemps 1940, la production du Scout Car est annoncée de « *80 à 100 par mois* ». Les Britanniques seraient prêts à en fournir à la France, sous réserve que celle-ci fournisse les plaques de blindage. Une coopération franco-britannique, comme dans bien d'autre domaines, allait se mettre en place. GBM en reparlera. ■

VLTT blindée Daimler

(rapport de la STI du 8 mai 1940)
Moteur : Daimler, 6 cylindres 18 CV, 2,5 l de 55 ch à 4 200 tours/mn
Poids mort en ordre de marche : 2 600 kg
Blindage : 30 mm et 14 mm
Équipage : 2 hommes
Garde au sol : 0,30 m env.
Longueur : 3,22 m
Largeur hors-tout : 1,72 m
Hauteur : 1,50 m
Vitesse : 96 km/h AV, 80 AR
Autonomie sur route : 240 à 288 km environ



Le caporal Godreau, du 17^e BCP, devant sa VBCP 38 L, fin juin 1940. La devise « *Malgré* », de la 2^e DCr, a été adoptée au lendemain de l'Armistice. La grande lettre C sur fond blanc (peut-être bien le centre d'un grand drapeau tricolore) tranche sur les dominos usuellement utilisés au 17^e BCP. *(Coll. musée des chasseurs)*

NOTES

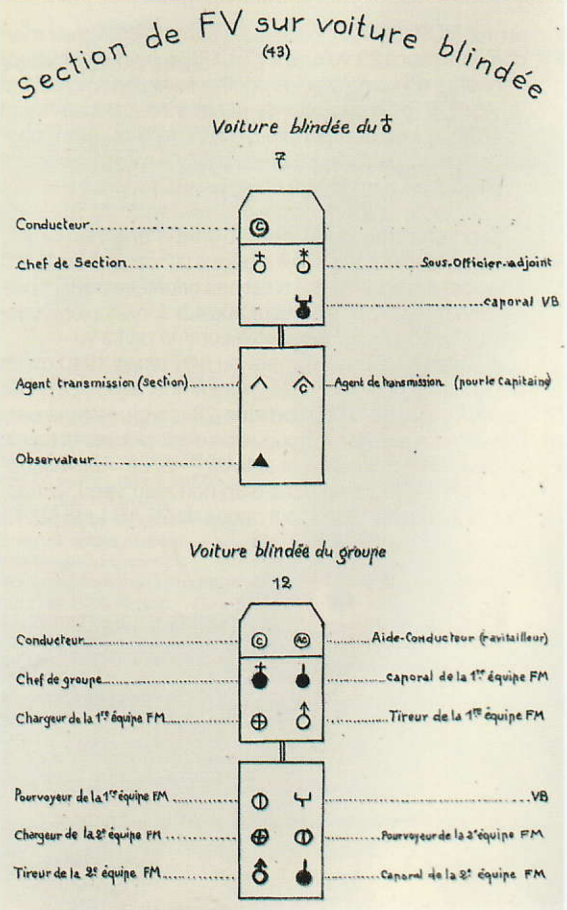
[18] Alors lieutenant-colonel, chef d'état-major de la 3^e DCr.

[19] Portée théoriquement à 27 en avril 1940 par le GQG qui attribue, sur le papier, un TRC à chaque section de combat de B (➠ *Chars B au combat*, page 33).

[20] La 2^e DCr s'étant trouvée totalement dissociée lors de son transport vers le Nord (➠ *Chars B au combat* - 15^e BCC, H&C 2002, et l'étude *Le 14^e BCC* - H 39, GBM 77 et GBM 78).

[21] Perré mentionne par erreur « *tracteurs Laffly* ».

[22] Suppression des 4 sections de mitrailleuses (16 pièces) et leur remplacement par 4 sections de 25 (au lieu des 2 seuls canons de 25 de la CA). Les mortiers de 81 passent de 2 à 4 pièces.


Section de FV sur voiture blindée
(43)
Voiture blindée du ♁
7
Conducteur
Chef de Section
Sous-Officier-adjoint
caporal VB
Agent transmission (section)
Agent de transmission (pour le capitaine)
Observateur
Voiture blindée du groupe
12
Conducteur
Aide-Conducteur (ravitailleur)
Chef de groupe
caporal de la 1re équipe FM
Chargeur de la 1re équipe FM
Tireur de la 1re équipe FM
Pourvoyeur de la 1re équipe FM
VB
Chargeur de la 2e équipe FM
Pourvoyeur de la 2e équipe FM
Tireur de la 2e équipe FM
Caporal de la 2e équipe FM

Cet excellent document d'époque détaille le personnel transporté à bord des VBCP Lorraine 38 L. Le tracteur blindé du chef de section ne porte que sept hommes. Les trois autres tracteurs (un seul représenté ici) portent chacun un groupe de combat de 12 hommes, organisés en deux équipes FM de quatre hommes chacune, plus le chef de groupe, le grenadier VB, le conducteur et l'aide-conducteur ravitailleur. Le mortier de 60 de la compagnie (cinq hommes) est porté dans le tracteur du chef de section du 3e groupe, non représenté sur ce schéma. *(SHD)*

(➠ *pages 08-17*), qu'une décision de février 1940 leur attribue : deux à la section de commandement (personnel du 2e groupe : ravitaillement) et quatre à chacune des quatre sections de trois pièces de 25 mm antichar [23].

Du fait de ces mesures, la situation des véhicules spéciaux [24] des BCP portés présente, début mai 1940 aux 1re et 2e DCr, l'aspect d'une véritable mosaïque :

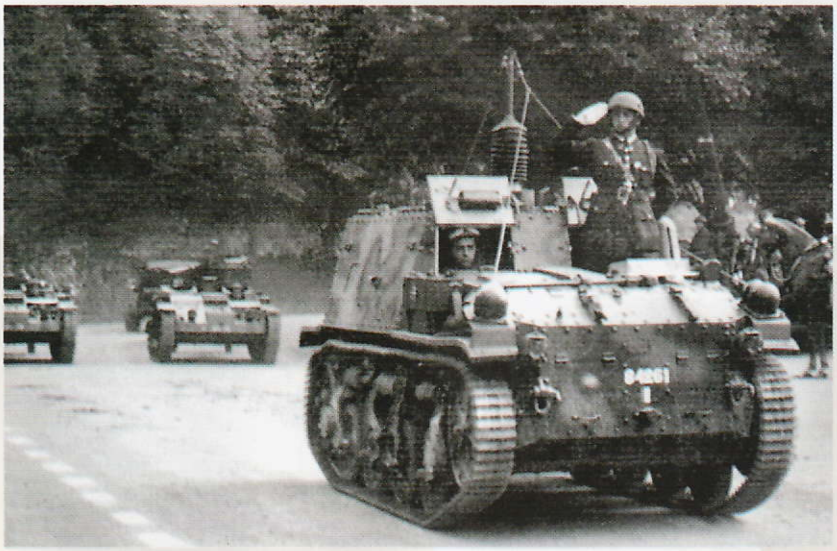
5e et 17e BCP	*Cie de Cdt*	*CHR*	*CFV*	*CFV*	*CFV*	*CE*	*total*
Véhicules blindés et chenillés							
VBCP Lorraine 38 L	1	2	13	13	13	1	43
Voiture blindée de commandement Renault YS	1	–	–	–	–	–	1
Chenillettes de ravit. d'infanterie Renault UE	–	–	1	1	1	2	5
Véhicules tous terrains à roues							
Tracteurs de canon de 25 Latil M7 T1 (4 roues)	–	–	–	–	–	18	18
VDP Lorraine 28 (6 roues)	6	2	1	1	1	4	15
Voiture blindée commdt Lorraine 28 (6 roues)	1	–	–	–	–	–	1
VLTT Laffly S 15 R (6 roues)	2	–	1	1	1	1	6
Tracteur de dépannage Laffly S 35 T (6 roues)	–	1	–	–	–	–	1

Le 16e BCP (3e DCr) ne compte encore, le 12 mai 1940, que 20 VBCP et aucun Latil, entre autres déficits très importants. Car, pour une raison inconnue à ce jour, l'ordre de dotation en M7 T1 a été donné, le 10 mars 1940, comme suit par le GQG : « *le premier bataillon désigné* [...] *est le 17e. Les autres bataillons seront dotés dans l'ordre 5e, 4e et 16e.* » Confirmation le 21 mars : « *les 17e, 5e, 4e BCP pourront faire prendre respectivement les lots de 18 véhicules Latil M7 T1 qui leurs sont attribués les 21, 26 et 29 mars aux usines Latil à Suresnes* ».

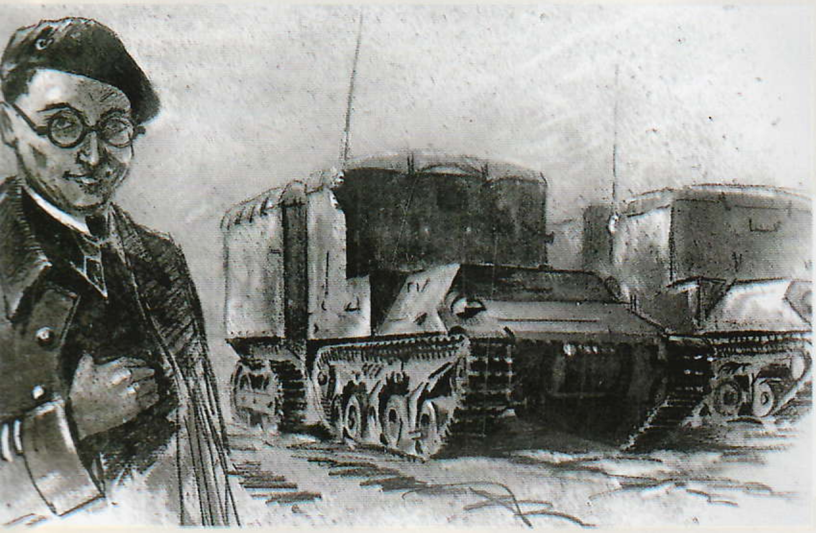
Le 4e BCP — qui sera affecté le 15 mai à une 4e DCr embryonnaire dont la mise sur pied a été accélérée — n'aura quant à lui, en matériel spécifique, que ses 18 Latil, tout le reste du personnel étant transporté en autocars de réquisition, faute de mieux.

Les voitures blindées TSF des BCP portés

La nécessité de protéger les voitures PC (poste de commandement) apparaît avant que le BCP porté ne reçoive des tracteurs blindés pour ses combattants. C'est ainsi que, pour chacun des deux BCP portés du temps de paix (5e et 17e) sont constitués deux ensembles de chacun une voiture blindée à chenilles intégrales (**Renault YS,** commande ancienne de 1934) et une voiture tous terrains six-roues (**Lorraine 28**, commande de 1937), fonctionnant en binôme PC avant-PC arrière. L'équipement de la voiture YS, seul connu des deux, consiste initialement en un ER 26 *ter* (➠ *GBM 75)* complété d'un R 15. Mais l'ER 26 *ter* devait être remplacé (prévision de janvier 1939) par un ER 30 (➠ *GBM 74 page 71)*, retenu pour le réseau de commandement des divisions cuirassées.



La voiture de commandement blindée chenillée Renault YS est établie sur un châssis d'AMR 35. Dix voitures (de série) de ce modèle seront construites, dont une pour chacun des 5e et 17e BCP. Ce dernier perçoit la voiture 84 261 visible ici lors d'un défilé à Strasbourg). Au second plan se profilent des chenillettes Renault UE dont le bataillon est également équipé. *(Coll. Archives municipales de Strasbourg via H. Hohnadel)*



Deux exemplaires de VBCP Lorraine 38 L de capitaine commandant une CFV ou une CE sont visibles sur ce croquis d'époque. L'unique antenne fleuret correspond au poste ER 55. *(SEFT)*

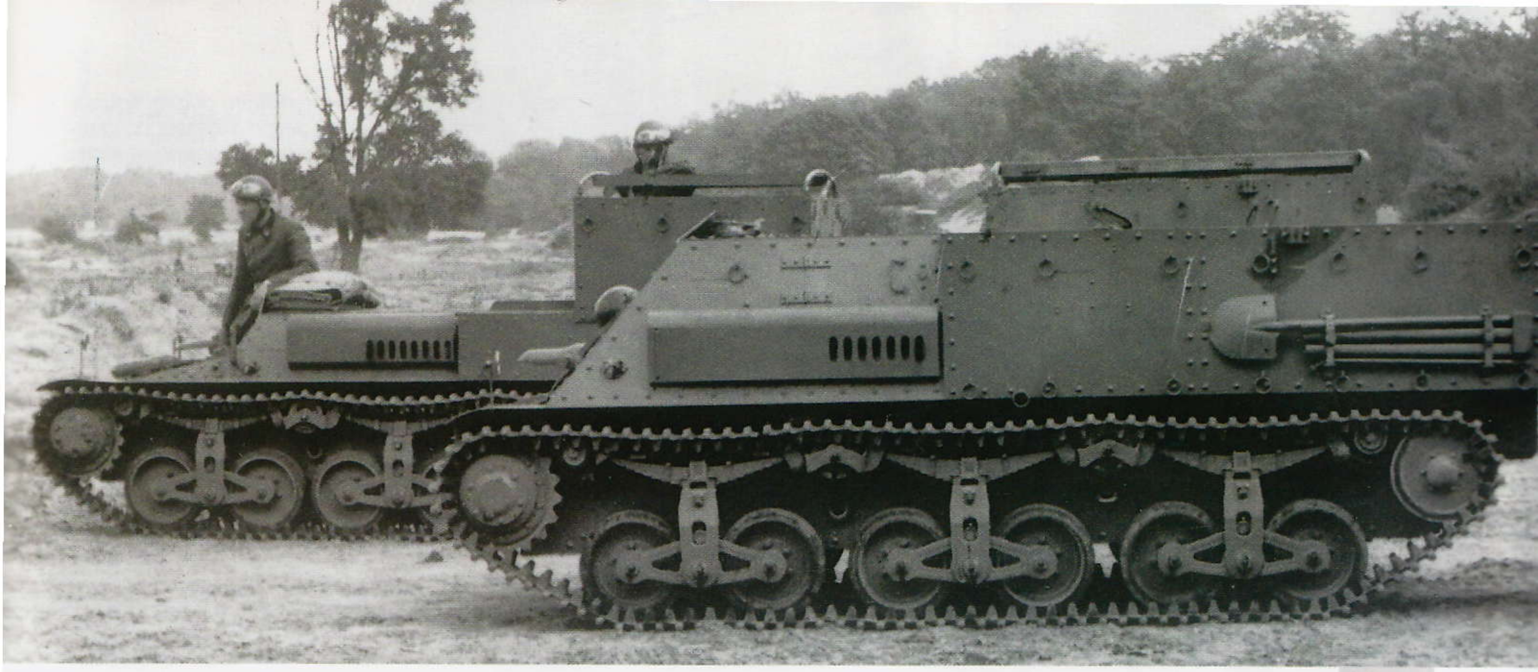
En septembre 1939, les véhicules de ces deux types distincts sont mobilisés avec leur bataillon respectif. Mais ils ont vocation à être remplacés par un matériel unifié, établi sur tracteur blindé Lorraine 38 L. À terme, chaque BCP « modèle 1940 » doit en effet comporter six VBCP de commandement (➠ *étude détaillée à paraître)* dont :

– deux à la compagnie de commandement (l'un au chef de bataillon : ER 30 + ER 55 + R 61, l'autre au capitaine adjoint : ER 51 + ER 55 + R 15) ;

Notes

[23] Personnel des sections antichars ventilé comme dans la CDAC, ➠ note 7 page 12 et fiche technique page 13.

[24] Non comptés 57 motos solo et side-cars, 10 voitures de liaison, 27 camionnettes, 28 camions et 6 cuisines roulantes-remorques.



La VBCP Lorraine 39 L, dont voici le prototype aux essais, est par excellence le véhicule de l'avenir pour les DCr. En comparaison avec la version 38 L à remorque visible au second plan, nous pouvons vérifier que l'écartement entre les bogies a été accru sur le prototype 39 L. *(DR)*

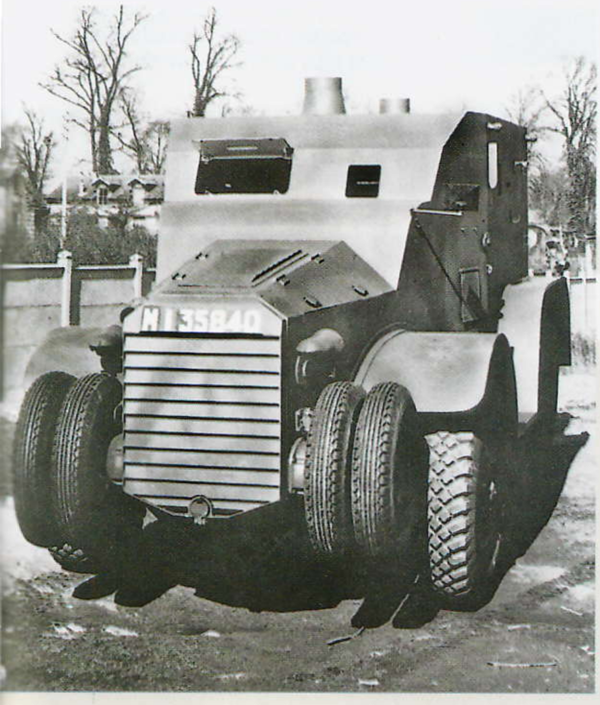
Le futur : Lorraine 39 L et Renault 40 R

La situation transitoire des BCP portés en mai 1940 d'une part, et la soudaineté de la défaite, d'autre part, masquent le fait essentiel concernant leur équipement et celui de toute la DCr : à partir du 241ᵉ véhicule (sortie programmée à la mi-août 1940), c'est un nouveau modèle, la **VBCP Lorraine 39 L**, judicieusement conçu sans remorque, transportant tout le personnel sur le châssis chenillé, qui doit sortir des usines Lorraine. Au sein du BCP porté futur, la Lorraine 39 L aurait tenu tous les rôles tactiques principaux : transport des fusiliers voltigeurs et des mortiers de 81, traction des canons de 25, voitures blindées de commandement radio, etc. Sur la philosophie d'ensemble, le colonel Perré est formel : « *le tracteur blindé tous terrains porteur de combattants à pied est une conception qui comporte un immense avenir* ». Quant au canon de 25, il est « *indispensable d'atteler une arme antichar à un tracteur blindé ; les unités l'ont fait d'elles-mêmes dès que des tracteurs ont été rendus disponibles par les pertes de fusiliers voltigeurs.* »[25]

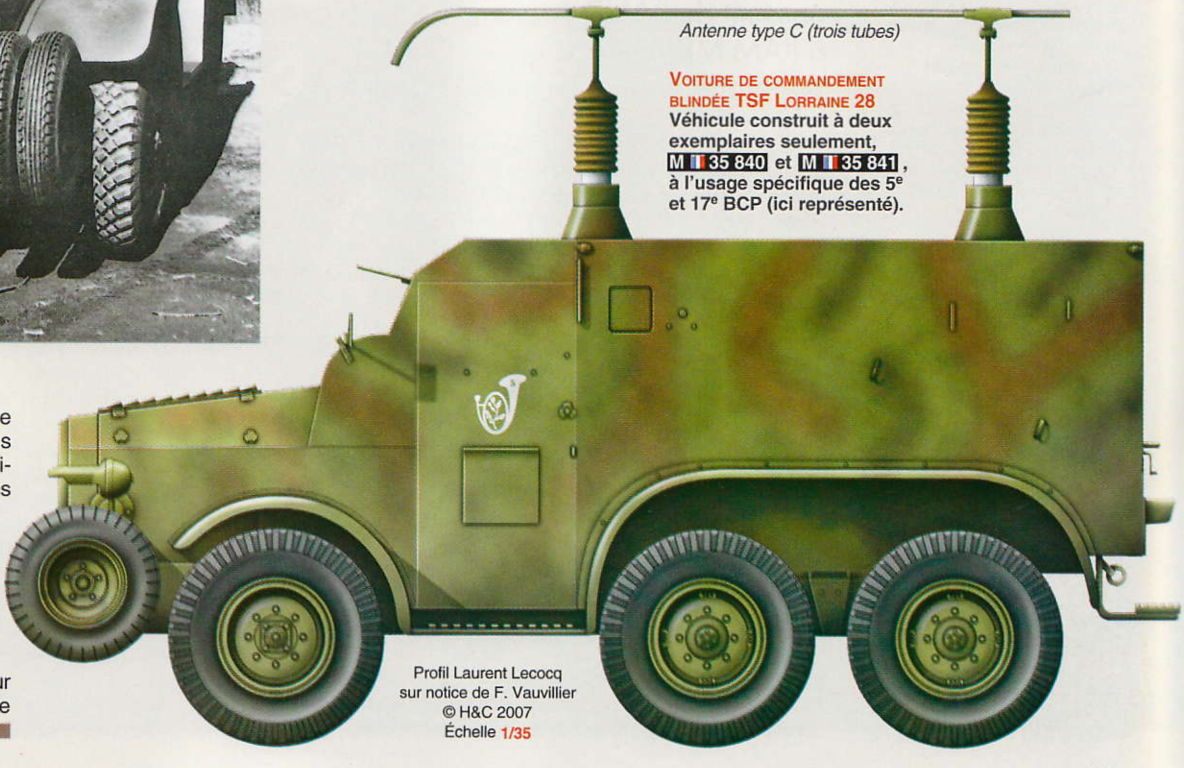
Avec la VBCP 39 L attribuée non seulement aux chasseurs portés mais aussi, dans la foulée, à ses autres composantes, c'est la DCr toute entière qui eut achevé sa mue, au tournant de 1940-41. Mais, limitée par des moyens de production modestes, le tracteur Lorraine n'eut pas suffi à lui seul. Aussi, du fait des besoins considérables à satisfaire au plus vite, un prototype est commandé à Renault le 8 avril 1940. Billancourt réalise sans délai un dérivé de sa chenillette UE 3 (nouveau modèle), qui serait devenu, en cas d'adoption probable, la VBCP **Renault 40 R**. *(à suivre)*

Note

[25] Étant observé qu'au 17ᵉ BCP (2ᵉ DCr), la compagnie d'engins a été complètement décimée le 15 mai, et que la dotation en canons de 25 a dû y être reconstituée... et bien mieux que cela : « *les chasseurs, pressés par la nécessité, ont récupéré tout ce qu'ils pouvaient. En juin, le bataillon servait 21 pièces de 25* », signale Perré.



ERRATUM **Cette voiture de commandement blindée sur châssis six-roues Lorraine 28 n'est pas destinée au Maroc comme nous l'avions initialement écrit (→ *GBM 74 page 74*), mais bien aux deux premiers BCP portés. Sur la photographie, l'antenne type C à trois tubes (→ *GBM 75 page 55*) et l'équipement radio ne sont pas encore installés.** *(Coll. P. Touzin)*

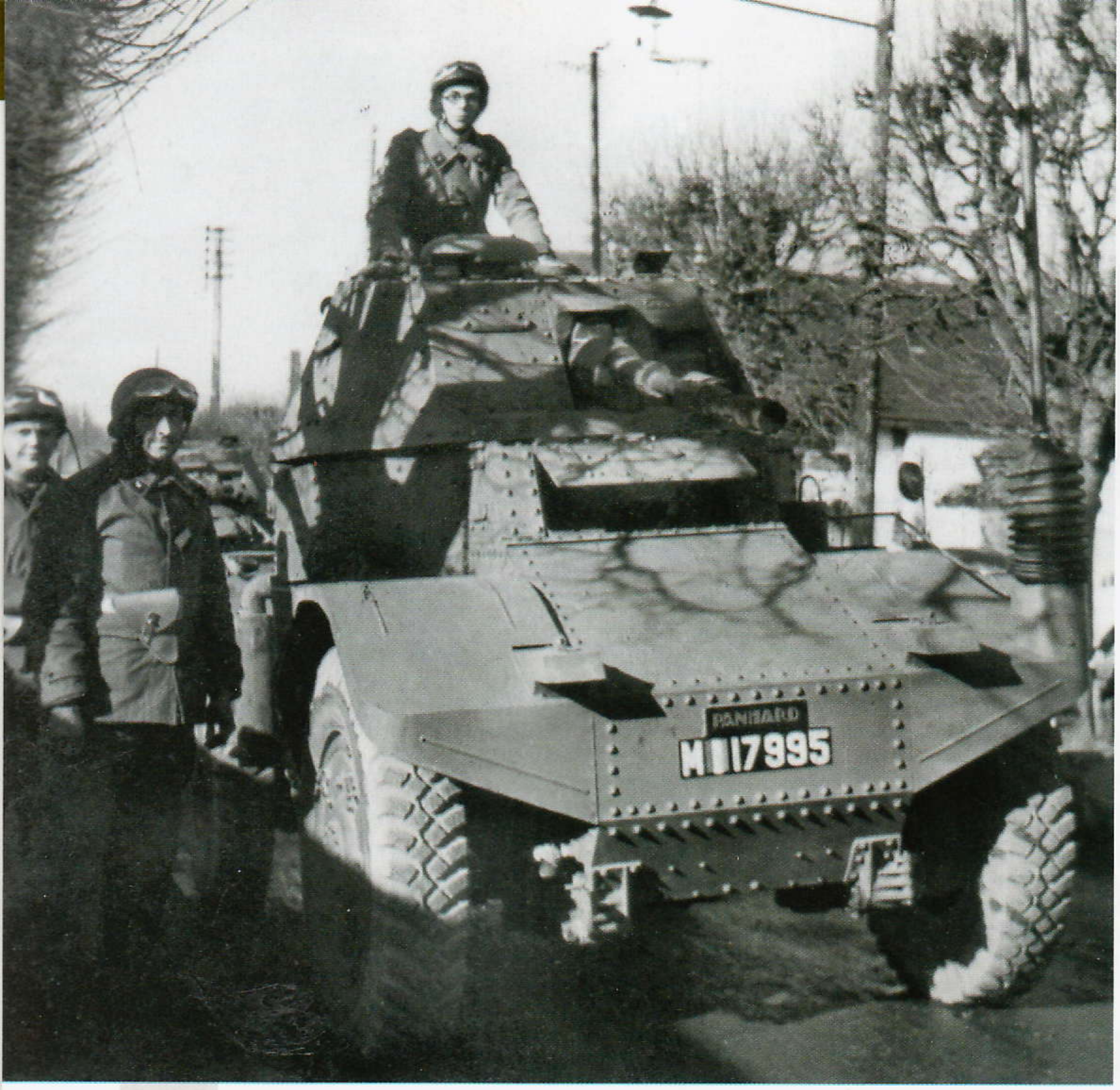

Antenne type C (trois tubes)

Voiture de commandement blindée TSF Lorraine 28
Véhicule construit à deux exemplaires seulement, M 35 840 et M 35 841, à l'usage spécifique des 5ᵉ et 17ᵉ BCP (ici représenté).

Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

– un à chacun des quatre capitaines commandant les compagnies de fusiliers voltigeurs et la compagnie d'engins (chacun un ER 55).

Mais ces dotations ne seront réalisées qu'au 5ᵉ et 17ᵉ BCP. Au 16ᵉ BCP, les six tracteurs prévus sont livrés par le constructeur au fort d'Issy le 17 avril 1940, trop tard pour être dotés de leur équipement radio et rejoindre à temps leur bataillon. ■



Mars 1940 à Arpajon, l'aspirant Gentien fièrement dressé à la tourelle de son AMD 35 Panhard **M 17 995** flambant neuve, qu'il vient de toucher au COMAM tout proche de Montlhéry, après qu'elle ait reçu son équipement TSF au fort d'Issy. Apprécions les écussons bleu foncé à soutaches violettes portés sur la veste de toile. *(Coll. anciens de la cavalerie mécanique, via E. Barbanson)*

EN AUTOMITRAILLEUSE À TRAV

Témoignage d'
Henri Gentien
recueilli par
Erik Barbanson

Le colonel Henri Gentien a le privilège d'avoir combattu toute la guerre en automitrailleuse, passant de l'AMD Panhard de 1940 à l'AM M8 américaine de 1944. Témoignage d'un cavalier de pointe.

Après avoir été incorporé en novembre 1938 au 6e cuirassiers de Verdun, puis au 4e RDP (régiment de dragons portés) pour le peloton préparatoire à Saumur, Henri Gentien rejoint l'école de cavalerie à Pâques 1939, promotion 39-2. La chambre qu'il occupait, « *punaises non comprises* », logeait douze élèves. Cinq d'entre eux seront tués durant la campagne de 1940 : Cagna tué au 4e RAM, Rabier, Lévêque, Py et Gard. Lourd tribut payé par des cavalers d'élite.

De Saumur au 4e RAM, via les spahis

Le 15 septembre 1939, Henri Gentien est affecté au dépôt du 4e spahis marocains (régiment à cheval). Postulant pour intégrer l'une des nouvelles unités mécaniques, il retourne à Saumur où l'on prépare les cadres de ces unités : « *C'est à peu près instruit que je rejoignis au début de l'hiver le 4e RAM (régiment d'automitrailleuses) nouvellement constitué. Les hommes venaient d'un peu partout, la plupart n'avaient jamais tenu un volant entre leurs mains et le matériel, flambant neuf, sortait d'usine. Mon escadron avait douze AMD. Ayant touché pour mon usage personnel une Simca 8, j'en confiai illico la responsabilité au cavalier Letailleur, sur le livret militaire duquel figurait l'appréciation* excellent conducteur. *Ce brave homme se récusa : " C'est que je ne sais pas conduire, monsieur l'aspirant " !*

Mais tout se passa pour le mieux. Les cadres en voulaient, la troupe était pleine de bonne volonté. Au bout de deux mois, le régiment était apte à faire campagne honorablement et, par un froid polaire, nous rejoignions le reste de notre division, la 4e DLC (division légère de cavalerie) à la frontière belge. J'avais une radio mais personne ne savait l'utiliser. Notre AMD était une magnifique machine malgré un armement faible[1] *et des freins faisant un boucan incroyable.*

Le 8 mai, on me livra cinq paniers en osier remplis de pigeons voyageurs, pour pallier les problèmes des transmissions. Fixés sur la grille du moteur arrière, les paniers bloquaient la rotation de la tourelle.

Entre Meuse et Ourthe

Le 10 mai, nous nous élancions vers la Meuse, à la rencontre des Allemands. La population nous acclamait en nous lançant des fleurs. La Meuse franchie, vers midi, l'ambiance changeait. Les civils pliaient bagages, entassant leurs biens les plus précieux sur des chariots. Il me fallut me résigner à mettre fin à mon numéro exécuté du haut de ma tourelle et je ne devais reprendre la pose du libérateur que le 17 août 1944 aux environs de Saint-Tropez.

Tout l'après-midi, nous fûmes survolés par des vagues successives de bombardiers à croix gammée qui eurent le bon goût de négliger notre petite colonne. Ça ne devait d'ailleurs pas durer, hélas. Quant aux avions alliés, nous n'en avons jamais vu.

Le contact ne fut pris que le lendemain matin sur l'Ourthe[2]*. Nous avons ensuite jalonné l'avance ennemie jusqu'à la Meuse devant être tenue par l'infanterie de la 9e armée. La première partie du programme s'effectua, non sans casse, à peu près comme prévu. Nos Panhard se comportaient admirablement.* »

Dans la soirée du 12 mai, l'aspirant Gentien aide la sortie de batterie d'un groupe d'artillerie du 77e RA, rôle plutôt éloigné de la découverte. La Meuse traversée à nouveau en sens inverse, il pense être tranquille derrière l'infanterie, mais le répit ne dure qu'une nuit. Dès le lendemain, on l'emploie partout pour boucher les trous dans le dispositif de défense. Au prix de nombreuses pertes, l'aviation ennemie étant très active :

« *Jusqu'au 16 mai, la mission d'arrêter l'ennemi est vaille que vaille remplie. Mais, la 2e armée enfoncée à Sedan, toute notre droite s'effondre et la pauvre 9e armée se trouve subitement en porte-à-faux. C'est la retraite, bientôt la débâcle. À partir de 16 heures, nous sommes attaqués sans relâche par des essaims de Stukas. Notre calvaire ne prend fin qu'à la tombée de la nuit.*

Notre colonne, terriblement éprouvée, reprend alors le chemin de la France, dans un enchevêtrement de troupes, de réfugiés, de fuyards, le tout à la lueur des incendies. Je couvre la queue du convoi, mais c'est en

---

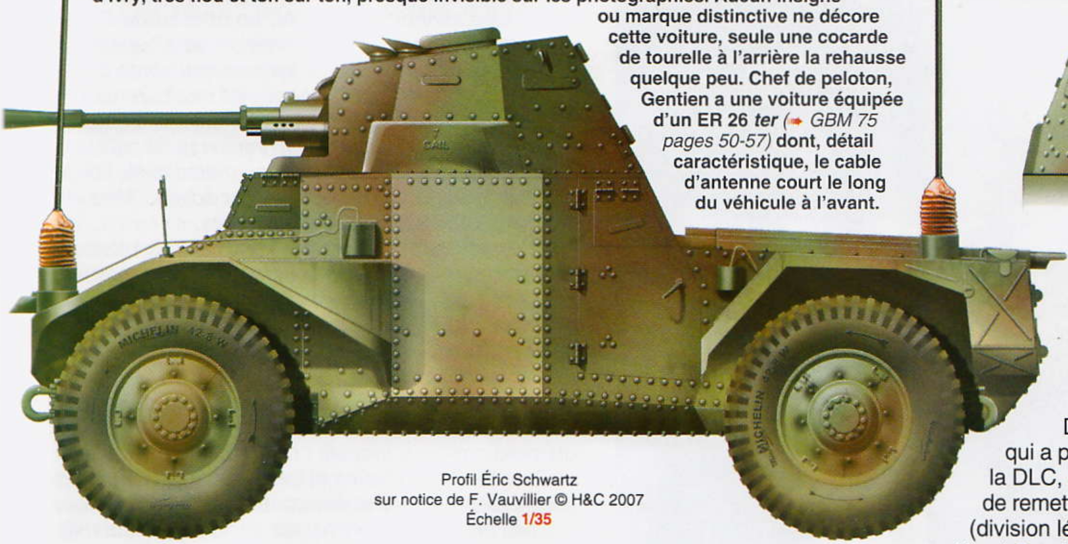
Notes

[1] Pas si faible pour l'époque... Mais il est vrai que l'idée d'armer les AMD avec un canon de 47 était dans l'air dès 1939.

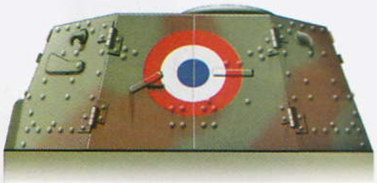
[2] → carte des opérations de la 4e DLC du 10 au 12 mai 1940, GBM 78 page 15.

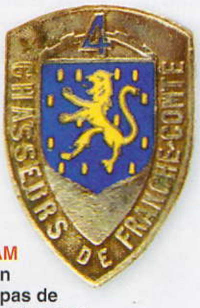
[3] Suivant le plan de transformation d'urgence (datant de la fin mai) des DLC en DLM, en ajoutant 3 à leur numéro d'origine.

AMD 35 Panhard type 178 de l'aspirant Gentien, 4e RAM, mai 1940
Ce régiment de nouvelle formation perçoit, entre autres, 17 Panhard flambant neuves. Celle de l'aspirant Gentien, la M 17 995, appartient au 11e marché (8e tranche numérique), livré à partir de janvier 1940. Son camouflage est du style que nous prêtons à l'usine de la porte d'Ivry, très flou et ton sur ton, presque invisible sur les photographies. Aucun insigne ou marque distinctive ne décore cette voiture, seule une cocarde de tourelle à l'arrière la rehausse quelque peu. Chef de peloton, Gentien a une voiture équipée d'un ER 26 *ter* (➡ *GBM 75 pages 50-57*) dont, détail caractéristique, le cable d'antenne court le long du véhicule à l'avant.



Profil Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier © H&C 2007
Échelle 1/35





Insigne du 4e RAM
L'on n'en connaît pas de version peinte sur les voitures blindées du régiment.

tête que ça se gâte. Nos premiers éléments se heurtent à une barricade, l'ennemi nous a précédés ! Il nous canonne à bout portant. Ainsi, j'étais moi aussi bousculé par les Allemands qui fermaient la nasse autour de nous. Encerclé, je dois abandonner mon AMD dans un fossé. Je rassemble tous les cavaliers que je peux, et c'est sous la mitraille que je prends, en rampant à travers champs, la direction de la France. »

La campagne de Belgique est coûteuse. Parmi les chefs tués en opérations, le général Bouffet, commandant le corps d'armée, le général Barbe, patron de la 4e DLC, le colonel François du Temps, commandant la brigade et le colonel Rey, chef de corps du 31e dragons (à cheval). Le 4e RAM perd 13 officiers, 280 sous-officiers et cavaliers tués, blessés ou capturés : 40 % de son effectif et presque la totalité du matériel auto.

La campagne de France à la 7e DLM

Du 22 mai au 5 juin, le général Marteau, qui a pris le commandement des rescapés de la DLC, s'efforce, avec des moyens de fortune, de remettre sur pied la division, devenue 7e DLM (division légère mécanique)[3].

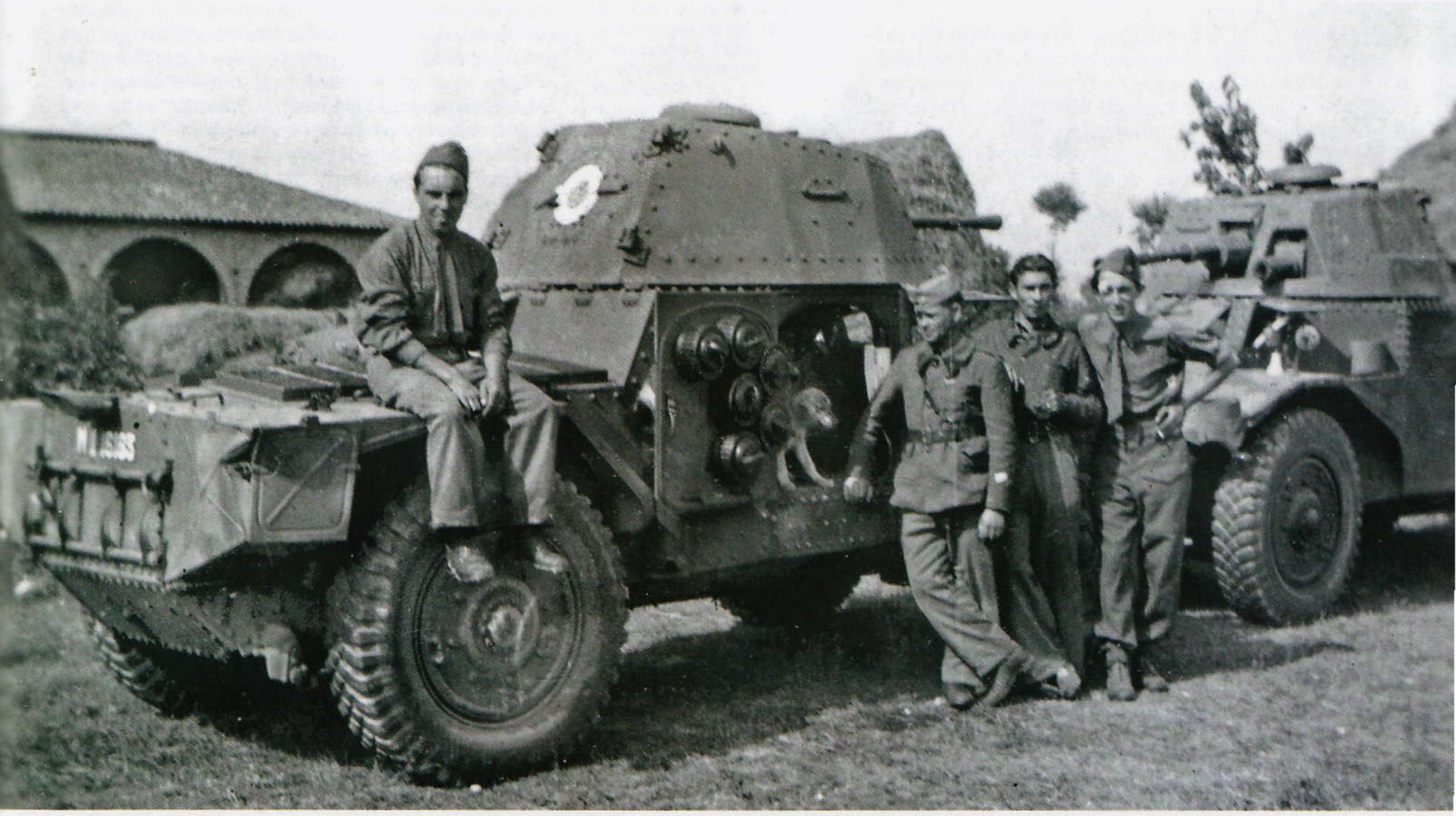
Henri Gentien est toujours au 4e RAM : « *Le matériel était en piteux état, le personnel venait souvent d'unités montées et manquait de la plus élémentaire instruction sur engins blindés. Qu'importe, on ferait avec. J'ai touché une nouvelle AMD, et c'est sans illusions, mais déterminés à nous battre que nous reprenons le chemin de la guerre.* »

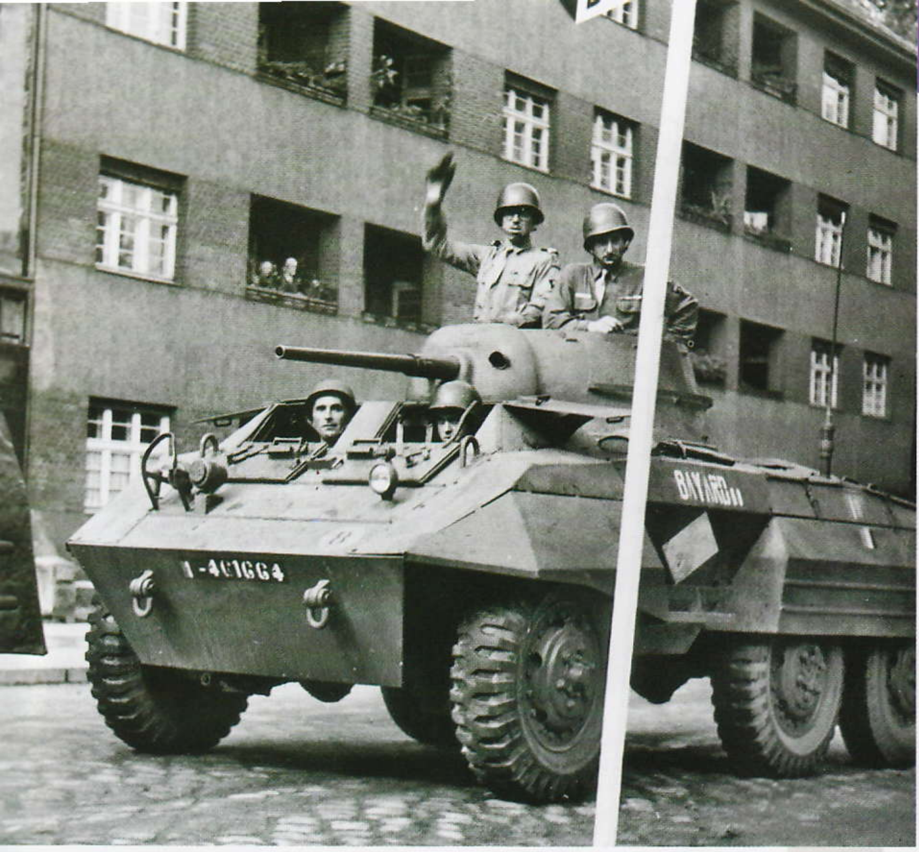
Le 9 juin, les Allemands attaquent le front reconstitué sur l'Aisne. Dans le secteur de Rethel, la 7e DLM et la 3e DCr tentent une attaque sur le flanc des Panzer. C'est la dernière action blindée française de la campagne. Mais le miracle ne se produit pas et l'aspirant Gentien, résigné, fait de nouveau de l'action retardatrice, au profit de grandes unités en repli :

« *La nature du terrain n'est pas propice à la défen-*

ERS LA GUERRE, 1940-45

La seconde AMD 35 Panhard de l'aspirant Gentien, la M 16 163 à Montauban fin juin 1940. *(Coll. Pascal Danjou)*





Le lieutenant Gentien à la tourelle de son AM M8 461 664 *Bayard II.* À côté de lui, le cavalier Bindex ; au poste de conduite, Louché, et à ses côtés le radio Peillon.
© ECPAD / France

se, seuls les villages peuvent constituer des ponts d'appui. Nous sommes encerclés presque chaque nuit. Au matin, il faut rompre le cercle en menant une sortie offensive et puis se replier à nouveau. Pire que tout, nous savons qu'il ne reste aucun espoir, nous nous battons pour l'honneur.

Dans le secteur de Saint-Étienne-au-Temple, nous défilons pendant une demi-heure au milieu de la plaine dénudée, devant un bois où sont postés des antichars et des Panzer. Les dégâts sont terribles. Les voitures de tête sont détruites les unes après les autres. Jean Guibert, mon capitaine, est affreusement blessé dans son AMD. J'ai progressé sur cette maudite route, tourelle tournée à 90° face à l'ennemi, et j'ai tiré sans arrêt. Le cache-flamme de mon AMD a été décapité par un poteau.

Durant toute la campagne, j'ai beaucoup tiré au canon, j'ai eu aussi beaucoup de casse car il faut dire qu'en 1940 on nous faisait tout faire : reconnaissance lointaine, antichar en appui de la troupe, char de combat, élément protecteur et retardateur. »

Devant traverser la Loire à Decize, l'aspirant Gentien est détourné plus au sud-ouest. Rejoint par une autre AMD et un peloton moto, ce détachement d'une quarantaine d'hommes ne pourra rejoindre la DLM. Parvenant à échapper à la capture, il arrive le 20 juin à Montauban, où se trouvent le service de récupération et la direction de la cavalerie. Là, l'aspirant Gentien est démobilisé en août 1940. La campagne de France a coûté plus cher encore au 4e RAM que celle de Belgique.

Le temps de la revanche

Après le débarquement allié en Afrique du Nord, Henri Gentien passe en Espagne. Il débarque à Casablanca puis rejoint le 3e chasseurs d'Afrique à Constantine, régiment de reconnaissance de la 1re division blindée du général du Vigier :

« *Nous passâmes une année entière, en plein bled, à mettre au point notre outil de combat. J'ai touché mes AM M8 en mai 1943. Au total mon régiment reçu 64 AM et 12 obusiers répartis dans quatre escadrons de reconnaissance, eux-mêmes constitués de trois pelotons de combat.*

Comme tout le matériel américain, cette AM était bonne sans être extraordinaire, mais fiable. Son blindage était aussi faible que celui nos AMD de 1940, le canon de 37 n'avait pas une grande utilité, trop faible contre les chars, juste bon à faire peur à l'infanterie ou à détruire un camion. Ses six roues la rendaient assez bonne en tout terrain.

3
TANT QU'IL EN RESTERA UN

Insigne du 3e RCA
Il représente une trompe de chasse dans laquelle est inscrit le chiffre 3 reposant sur un croissant qui porte la belle devise du régiment, *Tant qu'il en restera un.*

Mon peloton se composait d'une quarantaine d'hommes servant quatre AM, un obusier de 75 sur châssis Stuart, un canon antiaérien de 37 sur plateforme, trois jeeps dont deux avec un mortier de 60, un half-track et une moto. Chaque AM avait un nom de baptême commençant par un B. La mienne s'appelait Bayard*, il y avait aussi* Bara *en hommage au petit tambour de Valmy et* Barbanègre*, en mémoire de l'origine alsacienne de mon sous-officier adjoint. Ma puissance de feu était assez conséquente.*

Je disposais aussi d'un système de transmissions perfectionné. Chef de peloton, j'avais dans mon AM un combiné branché sur neuf lignes de radio, sept axées sur les véhicules sous mes ordres, deux reliées avec mes supérieurs, sans parler d'une ligne interne pour communiquer avec les membres de l'équipage comprenant un chef de voiture (pouvant être aussi chef de peloton) et un tireur en tourelle, un conducteur et un radio-approvisionneur.

Tous les sous-officiers et les hommes étaient engagés volontaires et avaient quatre années de service (au lieu de quelques semaines en 1940). Ils connaissaient leur métier sur le bout du doigt. L'effectif était complété par des militaires de carrière musulmans et par des Français d'Afrique du Nord, mobilisés dès le débarquement de novembre 1942.

Le 3e RCA est le seul régiment de chasseurs d'Afrique de l'armée de Libération à être réorganisé sur le type reconnaissance, avec pour matériel principal l'AM M 8. Voici l'une de ses voitures à l'entrée de Chalon-sur-Saône en septembre 1944.
(Coll. Charprenet)

On me confia un peloton composé en majorité de ces pieds-noirs qui avaient la réputation d'avoir la tête près du bonnet, se pliant difficilement à la discipline militaire, mais je n'ai jamais eu de problème avec eux. Mes types ne m'ont jamais laissé tomber et se sont battus comme des lions. Un enthousiasme animait notre armée d'Afrique. Nos garçons ne pensaient qu'au moment où ils débarqueraient sur cette France, dont la plupart n'avaient qu'une idée très vague. »

Fin juillet 1944 commencent les opérations d'embarquement à Oran. Le débarquement sur le sol de France commence le 15 août :

« *Le lendemain fut le début de notre longue campagne qui ne prit fin qu'à Berlin. Notre mission était simple : il fallait aller le plus vite et le plus loin possible sans se préoccuper du reste. En cas de rencontres désagréables, nous devions jalonner l'ennemi et attendre les gros avant de foncer à nouveau. Je n'avais quasiment aucun ordre à donner, depuis qu'ils s'entraînaient, les types savaient ce qu'ils devaient faire.* »

Toulon et Marseille libérés, l'armée allemande se replie précipitamment. Le Rhône traversé, la remontée se déroule à travers les Cévennes et les monts du Velay, jusqu'à Saint-Étienne, atteint en deux jours. Après un arrêt forcé pour attendre le ravitaillement en essence et entretenir le matériel, la libération de la région lyonnaise est un moment d'inquiétude pour le lieutenant Gentien, isolé avec quelques éléments :

« *Lyon venait d'être pris par la 1re DFL du général Brosset et il convenait de couper la route aux éléments ennemis refluant vers le nord. La moitié de mon peloton, avec l'obusier, était en position à Feurs, tandis que j'étais envoyé sur les bords de la Saône à Saint-Ger-*

main-au-Mont-d'Or, à 120 km de là. Je disposais de très peu de moyens : deux AM, plus une AM du PC de l'escadron avec qui je n'avais jamais combattu. On supposait cette position moins discutée mais à la nuit, toute l'armée allemande refluant me tomba sur le dos. Pas question de se replier, le carrefour de Marcilly sur la RN 6 venait d'être repris par l'ennemi. L'affaire coûta la vie à un délicieux gosse, le boute-en-train de l'escadron, nommé Gerber. J'étais sur le point d'être submergé quand survint, à point nommé, une section de zouaves qui avait réussi à forcer le carrefour en question. Elle nous permit de tenir tant bien que mal jusqu'à l'aube, allant même jusqu'à faire sauter un énorme canon automoteur grâce aux mines disposées dans le carrefour. »

L'arrivée au pied des Vosges se fait sans grande difficulté, mais là les choses changent. D'abord l'hiver avec le froid, la pluie puis la neige, rend les opérations difficiles. Mais surtout l'ennemi s'accroche, défendant âprement les abords de son propre sol.

Pour le lieutenant Gentien, cette période est marquée par une utilisation fort peu rationnelle de son peloton : « *Loin de nos blindées, avec un armement individuel dérisoire, on nous envoya relever les fantassins qui tenaient Ramonchamp. Nos vis-à-vis étaient solidement installés à trois kilomètres de là, au Thillot. On se regardait en chiens de faïence, la guerre se limitait à des duels d'artillerie. Mon AM* Bayard *fut détruite.*

Quant à ma Bayard II*, je l'ai perdue, incendiée par un antichar, lors des combats de la poche de Colmar. J'étais alors en permission mais par chance aucun membre de l'équipage ne fut atteint. Le remplacement des véhicules était une chose extraordinaire. Dans les dépôts, nous n'avions qu'à nous servir. Quelle débauche de matériel par rapport à 1940 !*

Les pertes humaines de mon peloton furent assez légères par rapport à celles de 1940, sur une période beaucoup plus courte. Ainsi mon peloton a perdu deux brigadiers tués, le premier en tourelle à Autun, le second en entrant en Alsace et mon trompette sur l'autocanon. »

Survient un moment difficile : « *L'offensive pour la libération de l'Alsace se déclenche soudain, mi-novembre. En quelques heures nous nous engouffrons dans la brèche que la 5ᵉ DB a percée dans les défenses de la Wehrmacht entre Belfort et la Suisse. Le général du Vigier nous fait foncer droit sur le Rhin, puis en faisant un arc de cercle nous atteignons Mulhouse, mais notre ligne de ravitaillement est fragile car consistant en l'unique route de Montbéliard à Bâle. Le temps est exécrable avec des trombes d'eau.*

Le 20 novembre, l'ennemi coupa notre ligne de communications. Cela recommença trois autres fois ! Il fallut se battre avec acharnement pendant plusieurs jours pour maintenir ouverte la seule route qui donnait accès au territoire libéré. Ce furent les dernières épreuves que j'eus à endurer. »

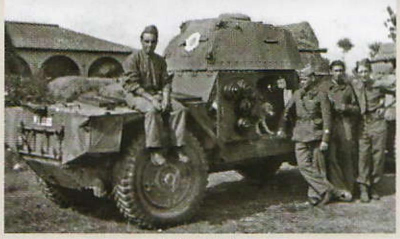
Avec le printemps débute la grande chevauchée à travers l'Allemagne. Début avril, le Rhin est franchi sur un pont de bateaux, puis la progression se fait sans quasiment aucun combat :

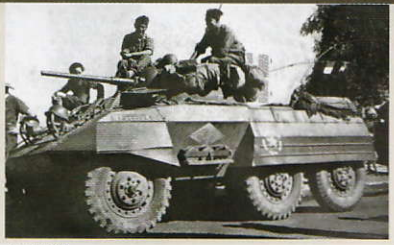
« *J'ai rarement tiré au 37, mais j'ai dû intervenir une fois avec un obus à mitraille (billes de plomb explosant à la sortie du tube) pour calmer l'ardeur de quelques soldats allemands faisant un zèle inutile. Je n'ai tué personne mais obtint le résultat escompté en créant une belle frousse à l'ennemi !* »

Le 2 mai, après avoir franchi le Danube, le lieutenant Gentien atteint Kempten, non loin de la frontière autrichienne, où il apprend quelques jours plus tard la fin des hostilités. Le 14 juillet 1945, à Berlin, il a l'honneur d'être le premier Français à faire franchir la porte de Brandebourg à nos trois couleurs.

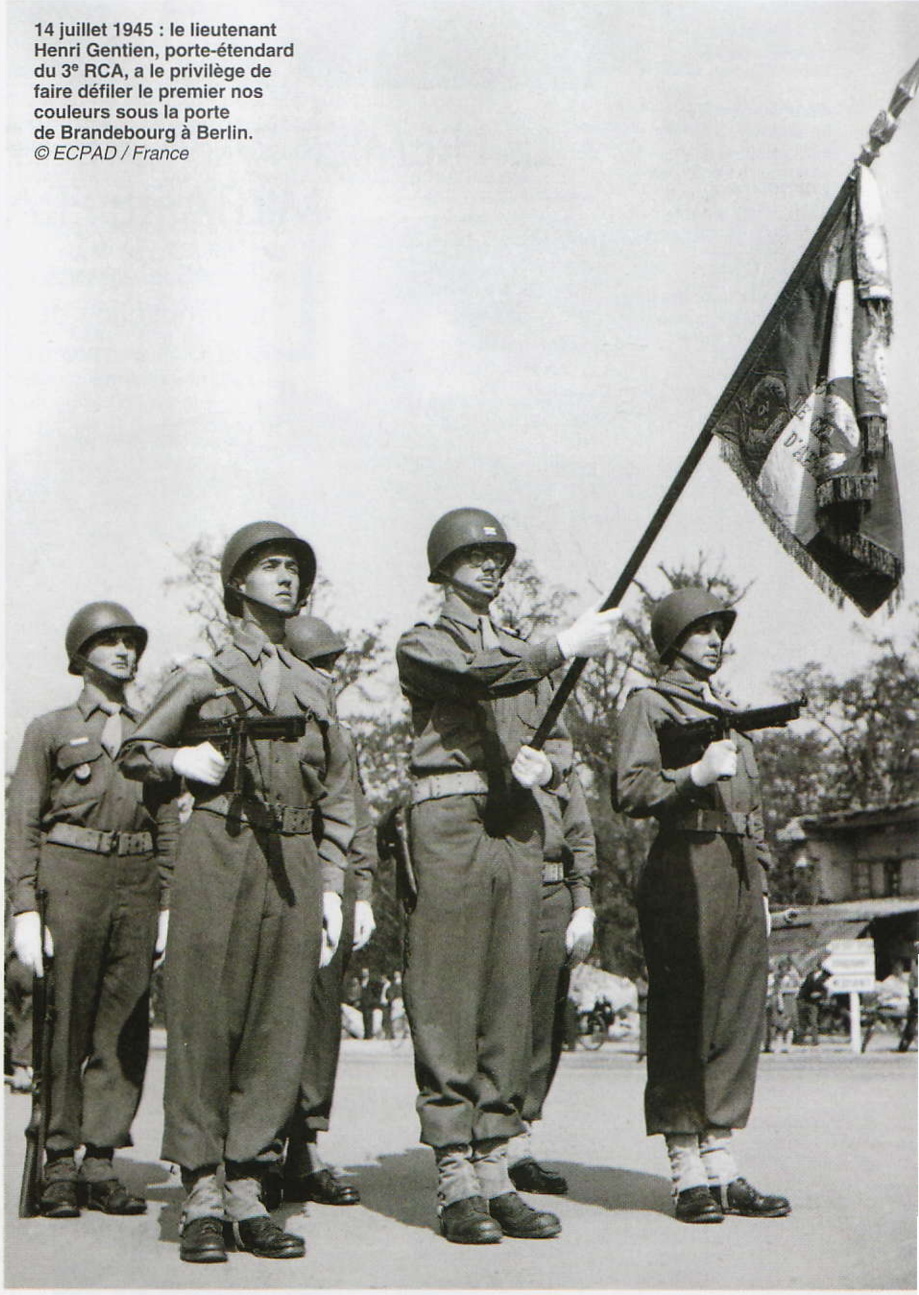
1940, 1944… Si la qualité du matériel ne peut être mise en cause — les deux AM ayant des performances similaires —, la doctrine d'emploi, le manque de formation des personnels et les carences des transmissions ont causé en mai-juin 1940 de véritables hécatombes humaines et matérielles. Et puis, la guerre va toujours mieux quand la victoire est au bout. ■

Comparatif AMD 35 PANHARD et AM M 8

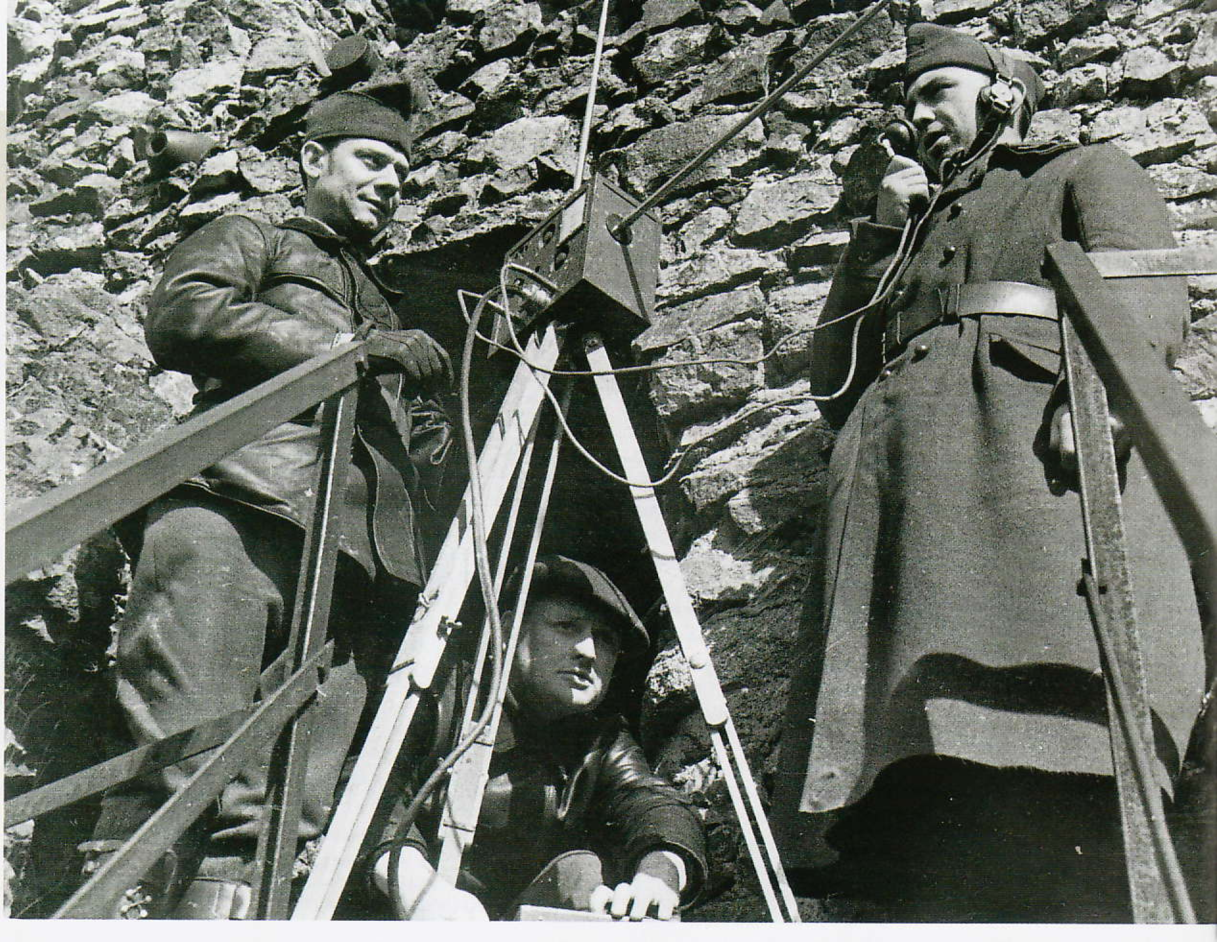




	AMD 178	*AM M8*
Poids	8 200 kg	7 940 kg
Longueur	4,79 m	5 m
Largeur	2,01 m	2, 54 m
Hauteur	2,31 m	2,25 m
Moteur	105 ch	110 ch
Armement	Un canon de 25 tirant un obus perforant et une mitrailleuse de 7,5 en tourelle (une seconde mitrailleuse de rechange)	Un canon de 37 tirant un obus explosif ou perforant et une mitrailleuse de 7,62 en tourelle (plus parfois une mitrailleuse de 12,7 sur affût spécial sur tourelle pour le tir antiaérien)
Équipage	4 hommes	4 hommes
Blindage maxi	13 mm	20 mm
Vitesse maxi	72 km/h	90 km/h
Autonomie	300 km	565 km
Radio	chef de peloton uniquement	sur tous les véhicules



14 juillet 1945 : le lieutenant Henri Gentien, porte-étendard du 3ᵉ RCA, a le privilège de faire défiler le premier nos couleurs sous la porte de Brandebourg à Berlin.
© ECPAD / France



Un ER 40 modèle 1936 installé sur son trépied dans un petit poste de montagne, armée des Alpes, avril 1940. *(Coll. F. Vauvillier)*

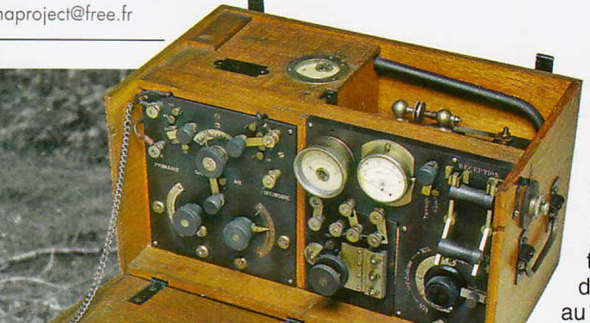
LE PREMIER RADIOTÉLÉPHONE MILITAIRE FRANÇAIS

L'ER 40

Aimé Salles

chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)
irmaproject@free.fr

L'ER 40 n'est pas strictement inscrit dans le programme initial de rénovation des matériels de 1925 — dit « programme Ferrié » — que nous avons plusieurs fois évoqué dans GBM.



À droite.
Émetteur-récepteur type PP 5 A. Seul appareil « de l'avant » muni d'un récepteur, cet ensemble mis en service en 1918 est constitué d'un émetteur à étincelles et d'un récepteur à galène comparable à la boîte A (➡ *GBM 78*). On comprend que son poids et son encombrement le rendent inutilisable hors de positions aménagées.
(Musée des arts et métiers, photo M. Favareille)

Ci-dessous.
Ce rare document d'époque présente un émetteur à étincelles type PP 4. Mis en service en 1916, cet appareil est relativement compact mais nécessite une grosse et lourde batterie. L'on distingue l'un des supports de l'antenne destinée à l'extrême avant. Elle est constituée d'un fil tendu à moins d'un mètre du sol entre deux supports en V renversé.
(Coll. M.G.)

La nécessité d'un équipement moderne susceptible de communiquer avec l'extrême avant s'impose cependant très rapidement. En effet, les matériels du type **PP 4** (uniquement émission) ou **PP 5** (émission et réception) issus de la Grande Guerre, faisant appel pour l'émission en télégraphie aux ondes amorties (émetteurs à étincelles) et pour la réception à une détection du type galène s'avèrent techniquement largement dépassés et par ailleurs d'une exploitation délicate compte tenu du volume et donc du poids des batteries nécessaires. L'**ER 40** est donc intégré au plan de développement des laboratoires de l'Établissement central du matériel de la télégraphie militaire et rejoint **ER 12** et **ER 17** (➡ *GBM 76)* pour constituer une famille homogène, qui rend possible l'établissement d'une *chaîne de transmission* du PC de la division d'infanterie jusqu'à l'intérieur des bataillons.

Tous ces appareils seront disponibles sous forme de prototypes dès le début des années trente. Quant à leur production, elle va s'échelonner sur plusieurs années en fonction des maigres possibilités budgétaires (en particulier au début des années trente). Plus d'une décennie après leur conception et compte tenu des retards du programme de rénovation qui aurait dû suivre, ces matériels vont constituer la base de l'équipement des unités engagées en 1940.

Lors de sa conception, l'ER 40 a retenu l'attention des artilleurs pour assurer la liaison entre le sol et l'autogyre ou le ballon, mais aussi les liaisons à l'intérieur des groupes d'artillerie. L'appareil qui en découlera, l'**ER 40 artillerie**, est très semblable à l'ER 40 et bénéficiera des rares améliorations de ce dernier.

À sa sortie, l'ER 40 constitue une réelle innovation ayant l'ambition de mettre la radio au niveau du téléphoniste. Que demander en effet de plus qu'un poste « miniature » conçu pour être porté aisément par deux hommes, fonctionner en marche, en phonie uniquement (et pour cela il a fallu vaincre bien des réticences !) et avec une autonomie raisonnable ?

Cette innovation repose pour l'essentiel sur un choix technique audacieux, l'utilisation des ondes très courtes OTC (dites aussi métriques) dont l'ER 40 constitue la première réalisation sortie des laboratoires. Ce choix est le bon, comme le montrera l'avenir (après quelques détours comme le *walkie-talkie* SCR 536 américain qui marque une étape technologique très importante, mais qui fonctionne en OC) puisque cette gamme sera celle privilégiée pour les radiotéléphones civils et militaires dès les années cinquante.

L'expérimentation de l'ER 40 débute en 1929. Des versions préliminaires vont se succéder. Un modèle 1931 à quatre tubes sera suivi d'un modèle 1932 à deux tubes (assez semblable au modèle final mais sans amplificateur de modulation) qui bénéficie déjà d'un dispositif compensateur[1]. Ces versions resteront cependant au niveau quasi expérimental, jusqu'au modèle 1935. Si bien que nous retiendrons dans cette étude les trois modèles représentatifs suivants :

- l'ER 40 (infanterie) modèle 1935,
- l'ER 40 (infanterie) modèle 1936,
- l'ER 40 artillerie modèle 1937.

L' ER 40 modèle 1935

Il est destiné aux liaisons intérieures des bataillons d'infanterie et des bataillons de dragons portés, ainsi que des régiments de cavalerie lorsque ces unités combattent à pied. Il fonctionne dans la gamme 5,5 à 6,5 m (46,1 à 54,5 MHz).

L'ER 40 s'appuie sur des principes récemment mis au point dans les laboratoires (rappelons que nous sommes en 1925) :

- l'**émetteur** fait appel à un montage du type symétrique connu sous le nom de son inventeur Mesny. Ce montage présente la particularité (par rapport à un montage des lampes en parallèle, technique courante jusqu'alors pour augmenter la puissance) de mettre en parallèle les capacités parasites des deux lampes (au lieu de les mettre en série dans un montage des lampes en parallèle). Cette caractéristique est très importante, car elle permet de monter en fréquence. C'est ainsi que la lampe TM 2 utilisée dans l'ER 40 (comparable à la lampe TM de 1915 dont on a réduit la consommation et que l'on a protégé contre les vibrations) rayonne grâce à ce montage au-delà de 50 MHz.
- le **récepteur** utilise le dispositif de la superréaction mis au point par Armstrong en 1922. Jusqu'alors avec le dispositif de réaction simple, l'amplification à la réception était limitée. Cette limitation était due au fait qu'il n'était pas possible de réduire la résistance du circuit oscillant du récepteur au-delà de zéro. C'est chose faite avec la superréaction qui permet d'obtenir une résistance négative ! Ce dispositif est particulièrement efficace en ondes courtes où il permet d'obtenir une sensibilité très importante et offre une capacité de verrouillage par rapport à des brouilleurs puissants voisins.

Le poste est équipé de trois lampes. À l'émission, les trois lampes sont utilisées, deux (TM 2) montées en oscillateur symétrique Mesny et une (TM DT 1) utilisée en modulateur (modulation plaque). À la réception, seules deux des trois lampes sont actives.

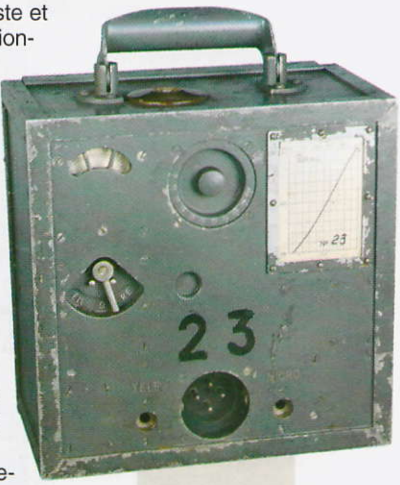
L'ensemble comprend :

- une **boîte poste** constituée de l'émetteur-récepteur à proprement parler. Cette boîte est en duralumin et ses arêtes sont renforcées par des cornières. Elle peut se fixer sur un trépied pour le fonctionnement à l'arrêt ou s'attacher sur une monture dite Bergam[2] (armature métallique munie de lanières pour attacher le poste et de sangles pour son portage à dos) pour le fonctionnement en marche et le transport à dos ;
- une **boîte à piles** de même facture et de mêmes dimensions que la boîte poste. Elle peut se monter sur une monture Bergam pour le fonctionnement en marche et le transport à dos. Cette boîte contient par ailleurs le casque, le microphone à charbon, les lampes de rechange, le matériel d'exploitation (carnets de dépêches, procès-verbal d'exploitation et crayon).

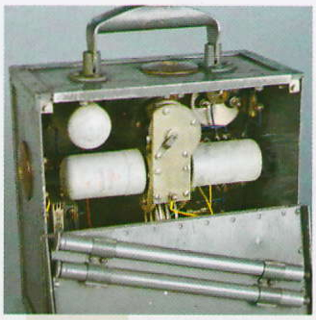
La boîte poste est munie sur sa face supérieure d'une poignée pour son transport. La moitié de la face arrière s'ouvre pour donner accès aux lampes. Il faut pour cela tirer sur la cornière supérieure. Ce panneau retient par des clips les brins télescopiques d'antenne et de contrepoids.

La face avant de la boîte poste est particulièrement sobre. Elle présente les éléments suivants :

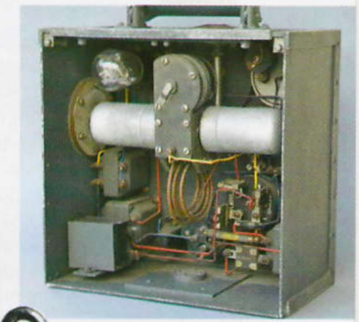
- un bouton de réglage unique de la fréquence pour l'émission et la réception, gradué de 0 à 100. La correspondance entre les graduations et la fréquence est donnée dans un tableau d'étalonnage présent dans le coin droit supérieur. Ce tableau (absent sur les premiers appareils) est propre à chaque appareil ;
- un commutateur à trois positions émission/arrêt (coupure de la BT)/réception ;
- un galvanomètre à l'arrière du panneau, assurant le contrôle d'émission et de la modulation ;
- un jack de raccordement du casque (type ER 17) ;
- un jack de raccordement du microphone (type ER 22) ;
- une prise quatre broches de raccordement du câble reliant la boîte poste à la boîte d'alimentation.



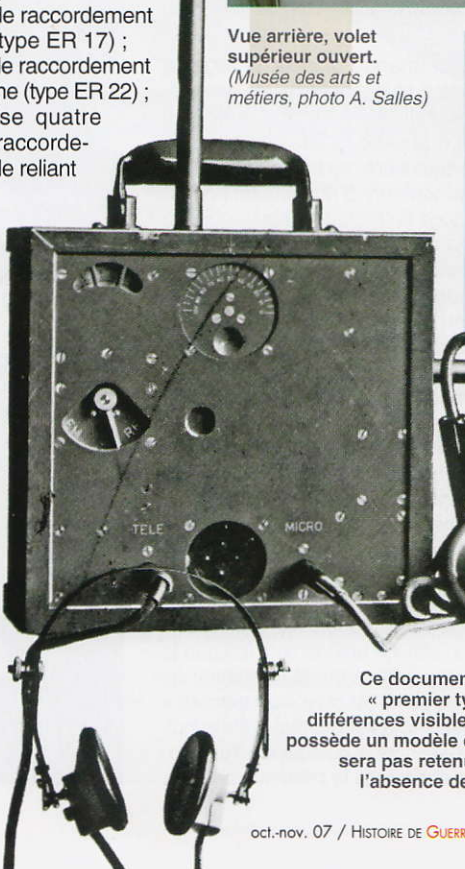
Face avant d'un ER 40 modèle 1935. *(Musée des arts et métiers, photo M. Favareille)*



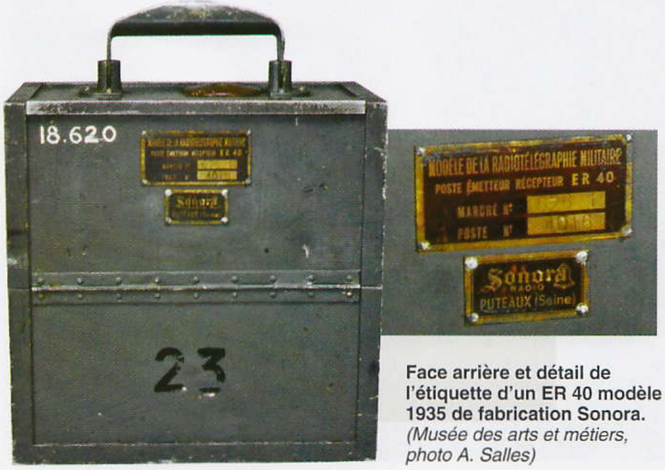
Vue arrière, volet supérieur ouvert. *(Musée des arts et métiers, photo A. Salles)*



L'ensemble des organes du circuit oscillant (condensateur variable, self et tubes) implantés au plus serré, révèle une bonne pratique pour l'époque dans la réalisation de circuits OTC, câblage de l'époque « au cordeau ». *(Photo A. Salles)*



Ce documen d'époque montre un ER 40 « premier type » qui présente quelques différences visibles avec le modèle de série. Il possède un modèle de bouton de réglage qui ne sera pas retenu par la suite. On note aussi l'absence de tableau d'étalonnage. *(DR)*


18.620
MODÈLE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE MILITAIRE
POSTE ÉMETTEUR RÉCEPTEUR ER 40
MARCHÉ N°
POSTE N°
Sonora
RADIO
PUTEAUX (Seine)
23

Face arrière et détail de l'étiquette d'un ER 40 modèle 1935 de fabrication Sonora. *(Musée des arts et métiers, photo A. Salles)*

NOTES

[1] Curieusement ce système, fort utile sera abandonné dans le modèle 1935 pour réapparaître avec le modèle 1936.

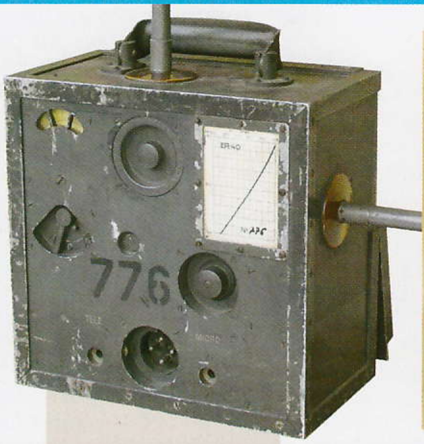
[2] Analogue à l'armature équipant les sacs à dos d'alpinistes.

Les boutons en face avant sont tous encastrés, ce qui les protège mécaniquement et par ailleurs permet une maintenance du poste, la face avant étant à plat.

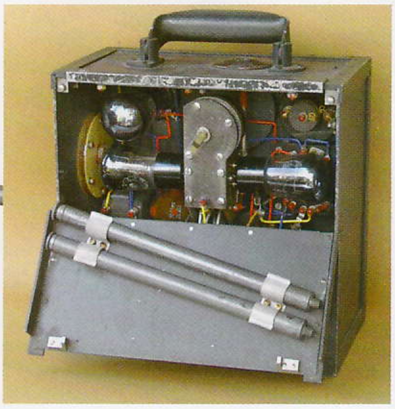
Sur le dessus de la boîte et le côté droit sont vissés respectivement l'antenne et le contrepoids. Chacun est constitué de six éléments télescopiques.

Une vue rapide interne laisse apparaître un câblage au « cordeau » et aéré. L'ensemble est organisé autour du bloc circuit oscillant sur lequel sont plantées les deux lampes TM 2. Le câblage au plus court de ce bloc montre une bonne maîtrise de la technique des OTC, pourtant toute récente lors de la conception.

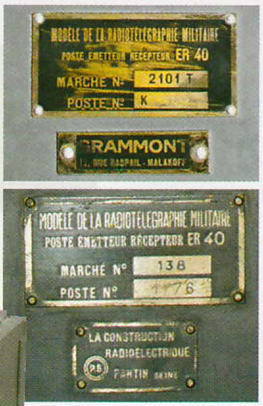
L'alimentation se fait par la boîte à piles. Elle comprend deux piles, une pile de 80 V du type RM 15-80 (amorçable à l'eau) pour la tension plaque et une pile (amorçable au sel) du type ER 40 à deux prises 4,5 V et 6 V pour le chauffage des tubes (la position 6 V est utilisée seulement en fin de vie de la pile). La boîte équipée pèse 8,5 kg. L'autonomie en service continu est d'environ 24 h.



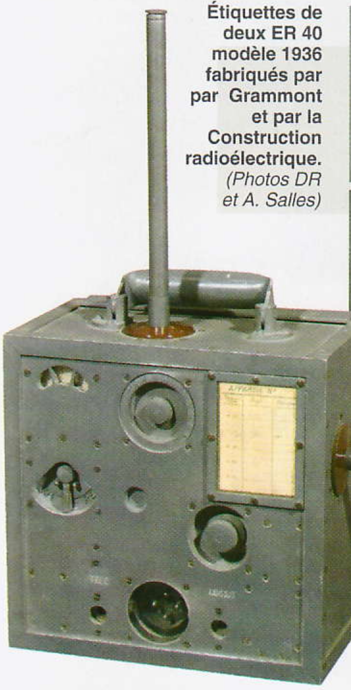
La différence de présentation du modèle 1936 par rapport au modèle 1935 réside dans l'ajout d'un bouton de compensation permettant de passer de l'émission à la réception sans modifier l'accord.



Vue arrière, volet supérieur ouvert
(Photos A. Salles)


MODELE DE LA RADIOTELEGRAPHIE MILITAIRE
POSTE EMETTEUR RECEPTEUR ER 40
MARCHE N° 2101 T
POSTE N° K
GRAMMONT
RUE RASPAIL - MALAKOFF
MODELE DE LA RADIOTELEGRAPHIE MILITAIRE
POSTE EMETTEUR RECEPTEUR ER 40
MARCHE N° 138
POSTE N° 776
LA CONSTRUCTION RADIOELECTRIQUE
PANTIN SEINE

Étiquettes de deux ER 40 modèle 1936 fabriqués par par Grammont et par la Construction radioélectrique.
(Photos DR et A. Salles)



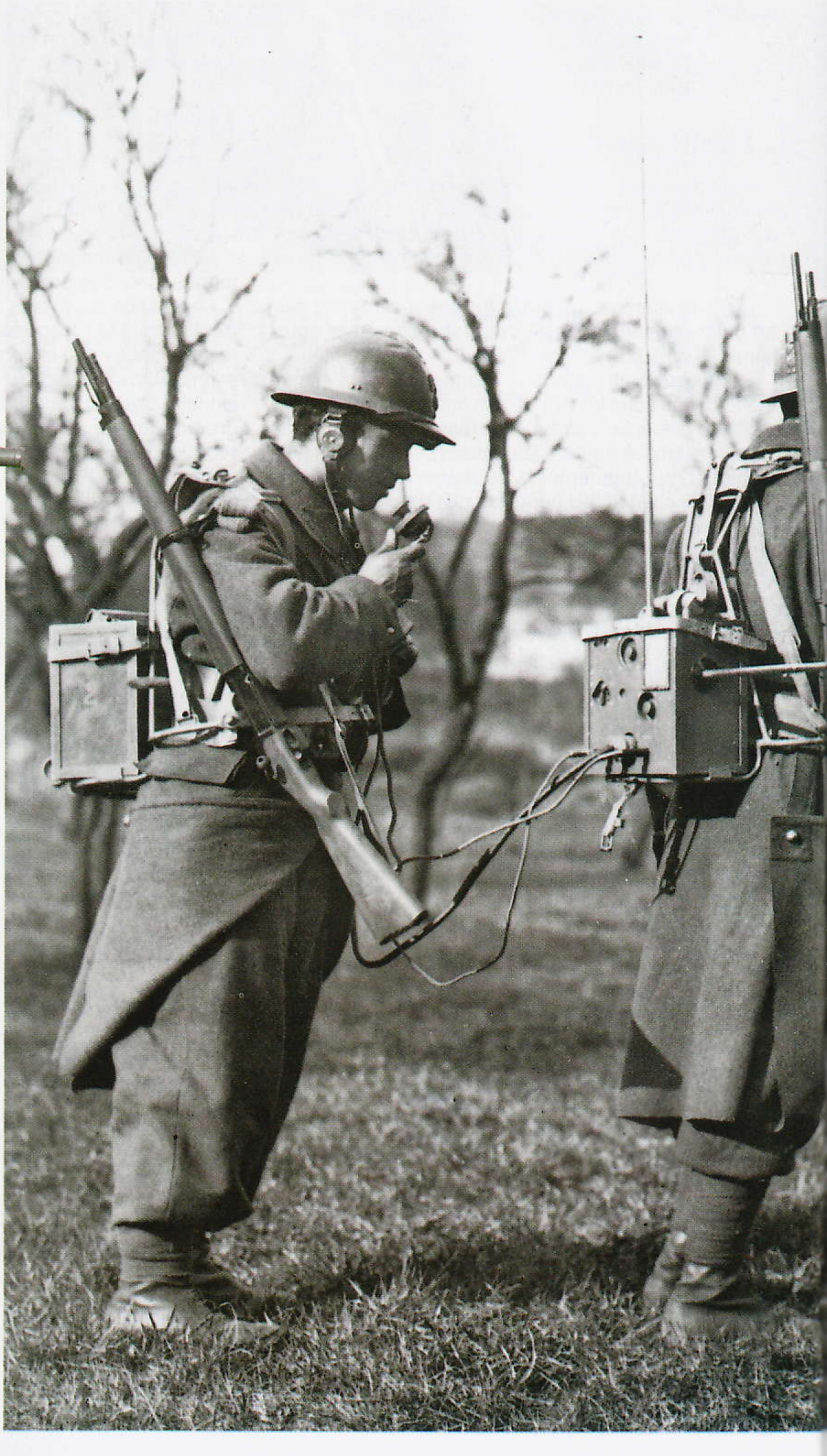
ER 40 modèle 1936 fabriqué par GMR, l'abaque est réduit à quelques points d'étalonnage. Le poste est ici muni de ses antennes.
(DR)

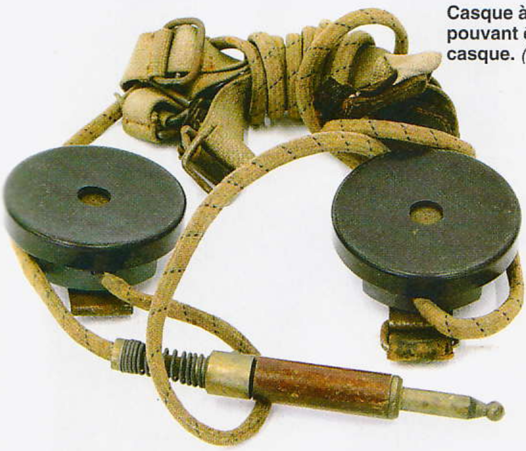
L'ER 40 modèle 1936

Par la présence d'une commande unique de réglage de la fréquence pour l'émission et la réception, les concepteurs du modèle 1935 ont voulu faire au plus simple. Il s'avère malheureusement que cette facilité conduit rapidement, sans précaution particulière, au balayage de toute la gamme par deux interlocuteurs d'une liaison point à point, et à ce que leurs boutons de réglage de la fréquence se retrouvent au taquet.

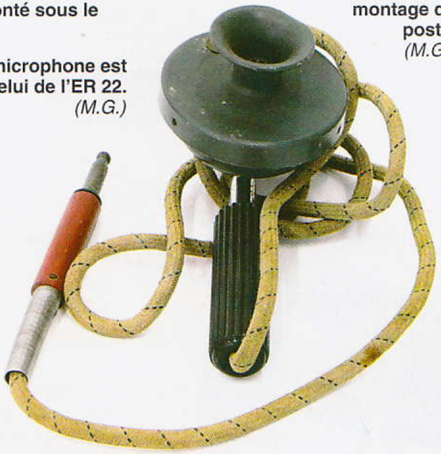
La raison est qu'un appareil réglé sur une position donnée ne reçoit pas exactement sur la fréquence sur laquelle il émet (les circuits mis en jeu autour du circuit oscillant étant différents dans les deux cas). Ainsi un poste A réglé en émission sur une graduation donnée peut être amené à décaler l'accord de quelques graduations pour recevoir son correspondant B. On imagine que si l'opérateur de ce poste A ne prend pas le soin de se repositionner sur le réglage initial lors d'un nouveau passage en émission, son correspondant B soit amené aussi à intervenir sur son propre accord, avec les conséquences précitées au bout de quelques échanges.

Pour éviter cet inconvénient majeur, le modèle 1936 est équipé d'un compensateur. Il s'agit en fait d'une boucle fermée à amortissement réglable qui est couplée au circuit oscillant principal. Elle est mis en service uniquement lorsque le poste est en réception. Le décalage entre la fréquence de réception et celle d'émission du poste est ainsi « compensée » sans avoir à intervenir sur la commande de fréquence principale. Les appareils modèle 1936 sont donc équipés d'un bouton supplémentaire situé au-dessus de la prise microphone.



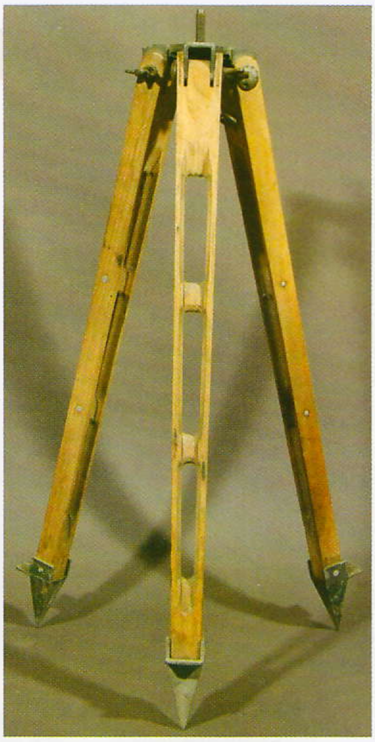


Casque à lanières souples pouvant être monté sous le casque. *(M.G.)*



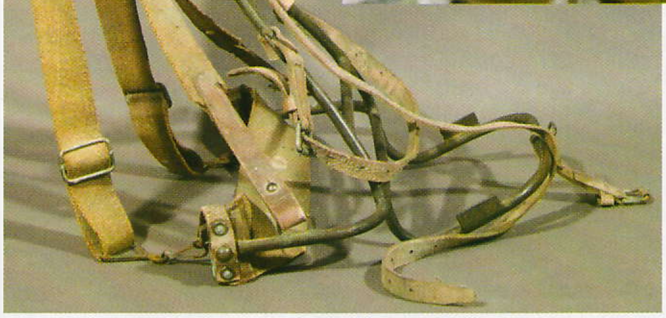
Le microphone est celui de l'ER 22. *(M.G.)*

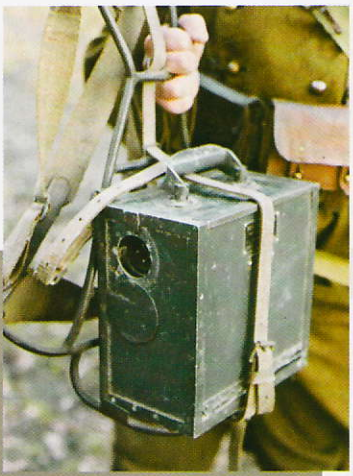
Trépied pour montage du poste. *(M.G.)*



L'ER 40 peut être utilisé en marche. Le premier opérateur porte le poste, le second qui lui succède porte la boîte d'alimentation. C'est ce dernier qui joue le rôle d'opérateur. *© ECPAD / France*

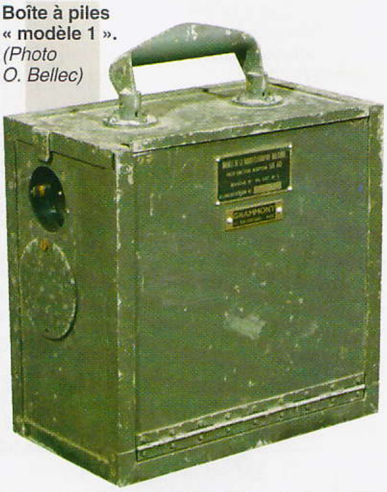
Claie de portage pouvant recevoir le poste ou son alimentation. *(Photo O. Bellec)*





Boîte montée sur la claie de portage *(Photo O. Bellec)*

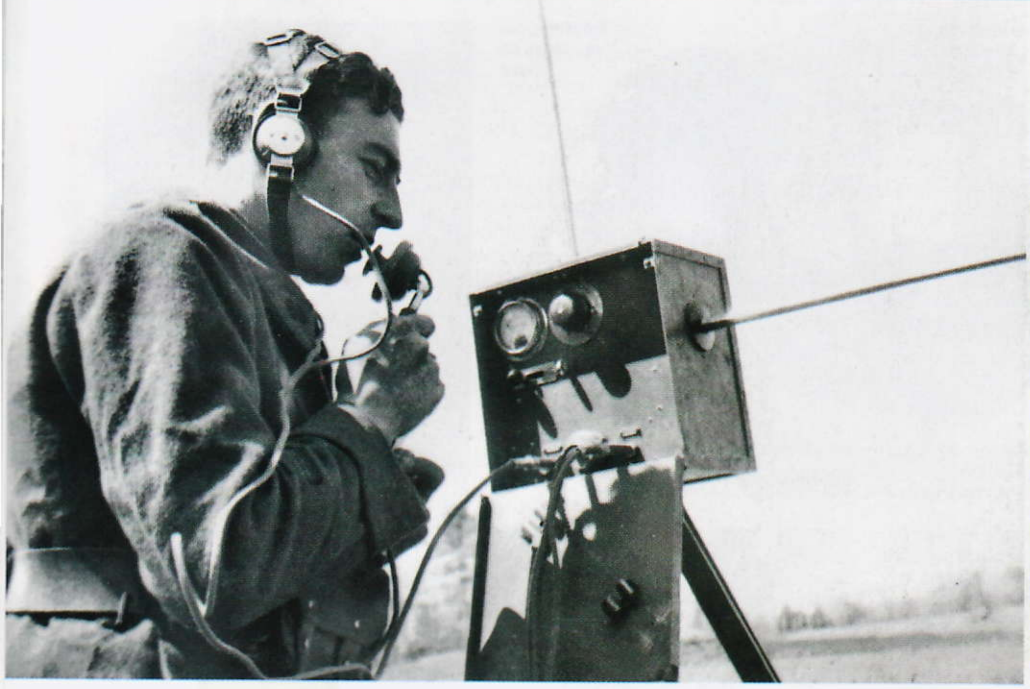
Boîte à piles « modèle 1 ». *(Photo O. Bellec)*

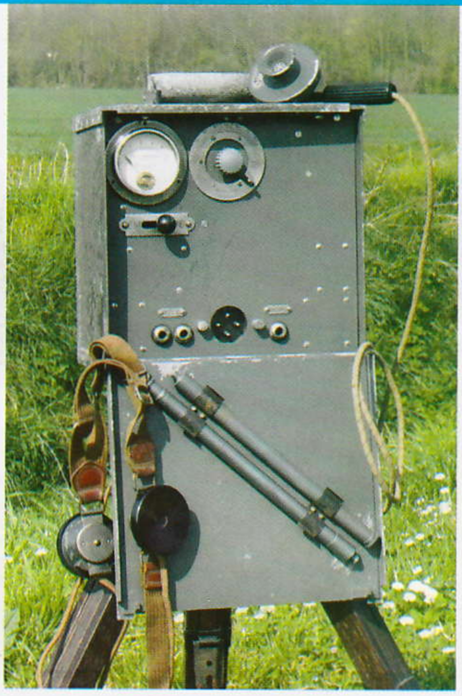


Principales caractéristiques de l'ÉMETTEUR RÉCEPTEUR ER 40

	ER 40 (infanterie) modèles 1935 et 1936	**ER 40 artillerie modèle 1937**
Principe	*Émetteur* : auto-oscillateur symétrique, modulation plaque *Récepteur* : symétrique, détectrice à superréaction	
Gamme	5,5 à 6,5 m (46,1 à 54,5 MHz)	4 à 5 m (75 à 60 MHz)
Mode	A3 à l'alternat	A3 à l'alternat
Exploitation	*En marche* : porté à dos par 2 hommes (sur montures Bergam) *À l'arrêt* : fixé sur trépied ou posé	
Accord	continu, bouton de réglage gradué 0 à 100 réglage fréquence par tableau d'étalonnage propre à l'appareil	
Retouche accord	par compensateur en réception *(modèle 1936 infanterie et modèle 1937 artillerie)*	
Lampes	2 x TM 2 et 1 x TM DT 1 [A] *En réception* : 2 (TM 2) *En émission* : 3	3 x TM DT 1 *En réception* : 2 *En émission* : 3
Alimentation	*Haute tension* : 80 V, BT 4 V	*Haute tension* : 150 V, BT 4 V
Source alimentation	*Haute tension* : pile RM 15-80	*Haute tension* : pile RM 20-150,
	Basse tension : pile à 2 prises 4,5/6 V type ER 40	
Autonomie	Environ 24 h en service continu	
Dimensions (L x h x p)	*Boîte poste* : 244 x 240 x 140 mm *Boîte à piles* : 244 x 240 x 140 mm	*Boîte poste* : 270 x 275 x 165 mm *Boîte à piles* : 335 x 300 x 167 mm
Poids	*Boîte poste* : 5,3 kg *Boîte à piles* : 8,5 kg *Unité collective complète* : 20,2 kg	*Boîte poste* : 5,8 kg *Boîte à piles* : 10,3 kg *Unité collective complète* : 30,1 kg avec antenne déportée
Antenne/contrepoids	télescopique 6 éléments, longueur max. 0,93 m	télescopique 7 éléments, longueur max. 1,25 m
Antenne déportée	non (incluse dans le « modèle 1939 »)	oui
Puissance rayonnée	0,4 W environ	1 W environ
Portée	1200 m en terrain moyennement accidenté plusieurs km en vue directe	supérieure aux modèles infanterie 1935 et 1936 environ 10 km entre autogyre et terre en vue directe

A. la lampe TM DT 1 peut être remplacée par TM 2 ou TM 75





Voici, tant en photo d'époque qu'en pièce rare de collection *(à droite)*, **un ER 40 artillerie. Ce modèle (antérieur au modèle 1937, ou modèle 1937 modifié 39 ?) ne présente pas de compensateur en face avant. Les brins télescopiques sont fixés par des clips sur le couvercle avant (ils sont rangés dans la boîte à piles dans le modèle 1937) et ce dernier ne supporte pas de tableau d'étalonnage (contrairement au modèle 1937). Sur la pièce de collection, deux pièces ne sont pas d'origine : le bouton de réglage de fréquence et le galvanomètre (très semblable cependant, en saillie, comme le montre le document d'époque).**
(À gauche, coll. anciens des chars via S. Bonnaud. À droite, coll. Pierre Cuvier F5JDA)

L'ER 40 artillerie modèle 1937

Cette version dite *ER 40 artillerie* ou **ER 40 A** permet d'assurer la liaison entre l'autogyre ou le ballon et l'artillerie au sol (du moins c'est ce qui était prévu) mais aussi les liaisons à l'intérieur des groupes d'artillerie.

Il fonctionne dans une gamme adjacente au modèle infanterie, soit dans la gamme de 4 à 5 m.

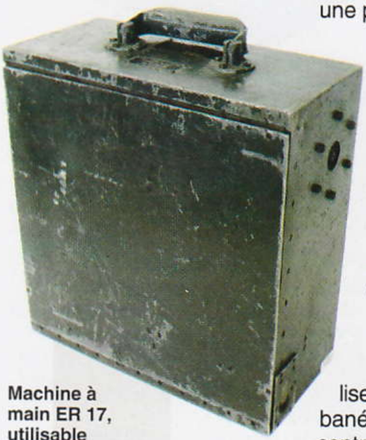
L'ER 40 A qui a bénéficié des évolutions du modèle infanterie et en particulier de l'ajout d'un dispositif de compensation comme l'ER 40 modèle 1936, présente cependant par rapport à ce dernier des différences.

En premier lieu, il est alimenté en 150 V par une pile RM 20-150 alors que l'ER 40 infanterie est alimenté en 80 V. Il est probable que par cette modification, les artilleurs aient recherché à augmenter la portée de l'appareil ou à sécuriser les transmissions. Il peut par ailleurs être alimenté en 250 V en utilisant dans ce cas la machine à main de l'ER 17.

Plus surprenant, sa présentation et ses dimensions sont différentes alors que rien ne semble justifier— à ce stade de nos recherches — ces différences dans une période où les crédits d'étude étaient particulièrement serrés. Les principales différences sont les suivantes :

- présence d'un panneau avant formant couvercle,
- antenne et contrepoids télescopiques sont rangés dans la boîte à piles (dans des modèles artillerie antérieurs, ils étaient retenus par des clips sur le panneau avant),
- les boutons et le galvanomètre sont saillants sur la face avant (protégés, il est vrai, par le couvercle),
- présence de deux prises casques.

Enfin, un dispositif est introduit pour pouvoir utiliser le poste dans un abri. Un support articulé et haubané est installé à l'extérieur de l'abri. L'antenne et le contrepoids télescopiques du poste sont vissés sur ce support. Le poste est relié par un feeder de 6 m.



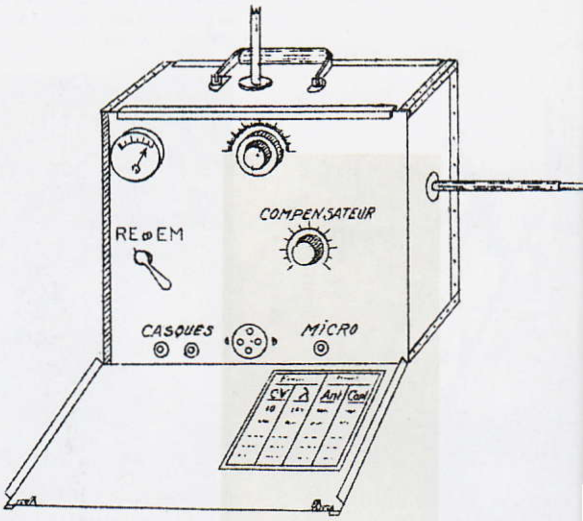
Machine à main ER 17, utilisable avec l'ER 40 artillerie.
(M.G.)

Variantes et modèles postérieurs

Outre les trois modèles de base que nous venons de décrire, les variantes et les modèles postérieurs suivants ont été identifiés :

• Boîtes d'alimentation (infanterie)

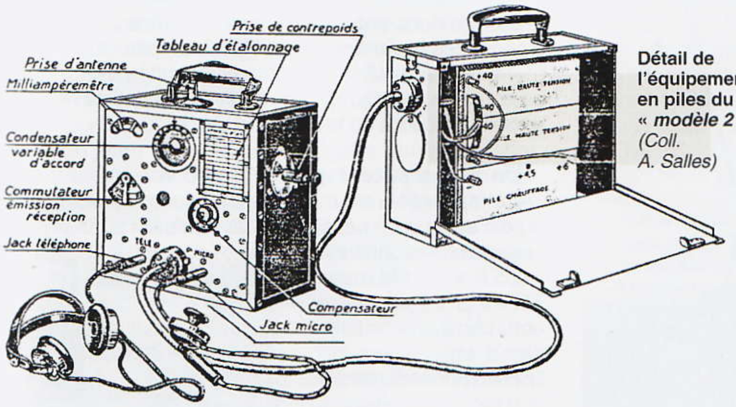
Il existe deux autres modèles de boîtes d'alimentation destinées au poste type infanterie :



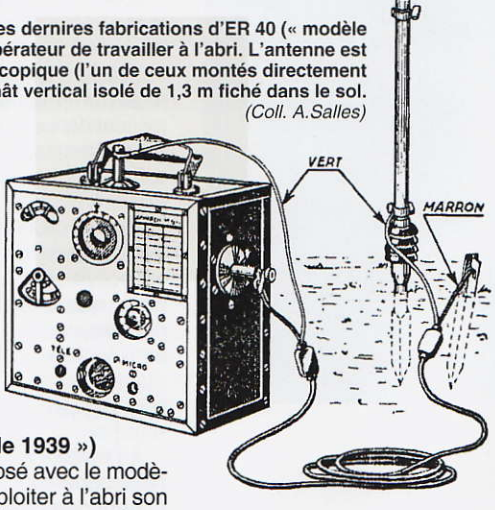
L'ER 40 artillerie présente de sensibles différences de présentation par rapport au modèle infanterie : un couvercle en face avant, un indicateur et des organes de commande en saillie, des dimensions du boîtier poste et du boîtier d'alimentation supérieures, etc.
(Coll. A. Salles)

– une boîte « *modèle 2* » de dimensions supérieures (L x h x p : 315 x 285 x 155mm) à la boîte « *modèle 1* » décrite plus haut (qui a les mêmes dimensions que le poste). Cette boîte était destinée à recevoir deux piles RM 15-40 en série, une pile du type ER 40 à deux prises 4,5 V et 6 V et les accessoires. Elle ne s'emboîte pas strictement dans la monture Bergam du « *modèle 1* ». Cette étude n'a pas permis de justifier l'intérêt de cette boîte (postérieure au « *modèle 1* ») dont l'équipement en piles offre la même autonomie.

Boîte à piles « *modèle 2* ».
(DR)



Détail de l'équipement en piles du « modèle 2 ». *(Coll. A. Salles)*



Antenne extérieure pour les dernires fabrications d'ER 40 (« modèle 1939 ») permettant à l'opérateur de travailler à l'abri. L'antenne est constituée d'un brin télescopique (l'un de ceux montés directement sur le poste) vissé sur un mât vertical isolé de 1,3 m fiché dans le sol. *(Coll. A.Salles)*

– une boîte à piles beaucoup plus légère (2,5 kg au lieu de 8,5 kg pour la boîte « *modèle 1* ») pouvait être utilisée, l'autonomie étant dans ce cas diminuée dans un rapport identique (8 h au lieu de 24 h en service continu). Cette boîte (ou assemblage de piles) n'a fait l'objet que d'une diffusion limitée.

- **Antenne déportée pour montage sous abri (infanterie, « modèle 1939 »)**

Ce dispositif, différent de celui proposé avec le modèle artillerie, permet à l'opérateur d'exploiter à l'abri son appareil. Deux types de montage de l'antenne déportée sont proposés :

– montage des deux brins télescopiques de l'ER 40 sur un adaptateur lui-même vissé sur le trépied du poste (dispositif comparable mais de réalisation différente de celle du ER 40 artillerie modèle 1937) ;

– montage d'un seul brin télescopique sur un mât vertical isolé de 1,3 m enfiché dans le sol.

Cette antenne déportée est proposée avec les derniers modèles. On retrouvera le même dispositif sur l'ER 41.

- **ER 40 artillerie modèle 1937 modifié 1939**

Il s'agit ici d'une évolution du modèle 1937. La boucle de compensation a été supprimée et remplacée par une compensation fixe. Un dispositif de réglage par rhéostat sur la HT en réception a été rajouté (avec réglage externe ?) dont l'intérêt n'a pas été complètement élucidé à ce jour.

- **ER 40 M**

C'est une version de construction locale (Afrique du Nord), postérieure à l'armistice de 1940. La gamme de fonctionnement est étendue (5,5 à 8,5 m) par rapport à celle du ER 40 modèle 1936.

- **ER 40 M chars**

La réalisation d'une version char de l'ER 40 avait été envisagée avant guerre. L'ER 40 M chars est destiné aux liaisons intérieures des unités de chars (peloton et escadron). Il s'agit ici d'une construction locale (AFN), postérieure à l'armistice de 1940. Sa gamme de fonctionnement (6,5 à 9,5 m) ne recouvre pas celle de l'ER 40.

L'utilisation de l'ER 40

L'ER 40, dans toutes ses versions, est utilisé en liaison de poste à poste (rarement en réseau). Il fonctionne en seule phonie et à l'alternat.

Il peut être exploité :

- sur trépied, la boîte à piles reposant sur le sol,
- en marche ou à l'arrêt, porté à dos de deux hommes,
- sous abri (avec antenne déportée).

Lorsqu'il est utilisé à dos d'hommes, le premier radio marche en tête et porte (monture du genre Bergam) la boîte poste. Il est suivi du second qui porte la boîte d'alimentation (même monture). C'est ce dernier qui fait office d'opérateur. L'ensemble de la charge répartie sur les deux hommes est d'environ 20 kg (ER 40 modèle 1935).

Production et dotations

Comme les appareils de la même génération (ER 12, ER 17), la production du ER 40 sera confiée à l'industrie. Les constructeurs suivants ont été identifiés :

- *ER 40 modèle 1935* : La Construction radioélectrique à Pantin, Sonora Radio à Puteaux, GMR à Montrouge ;
- *ER 40 modèle 1936* : les trois déjà cités, plus Grammont à Malakoff.

La dotation principale concerne les bataillons. Elle est de six appareils par bataillon (d'infanterie ou de dragons portés). Les six appareils sont à la disposition du chef de bataillon qui les répartit en fonction des besoins opérationnels, jusqu'à créer trois liaisons point à point (plutôt que de les répartir comme les postes optiques dans les compagnies, ce qui était moins souple).

À la veille de la guerre on dénombre environ 4 000 ER 40 disponibles.

La famille se complète et se renouvelle, mais trop tard...

L'ER 41 modèle 1937

Il ne s'agit pas ici d'un poste destiné à remplacer l'ER 40 mais à le compléter. Il est en effet destiné aux liaisons intérieures des compagnies d'infanterie, et en particulier des patrouilles. Il fonctionne dans la gamme 4,8 à 5,8 m et communique ainsi en poste à poste avec l'ER 40 et l'ER 40 artillerie.

Cet appareil servi par un seul homme (constitué de deux blocs, un bloc poste et un bloc alimentation piles, logés dans deux cartouchières) est pour l'époque un concentré de technologie. C'est ainsi que dans un volume de 105 x 123 x 50 mm est implanté un émetteur-récepteur (une seule lampe type TMBG) apte à communiquer en phonie (à l'alternat) à 800 m en terrain difficile et à près de 5 km en terrain dégagé, et ceci pour un poids total, piles comprises, de 3,1 kg.

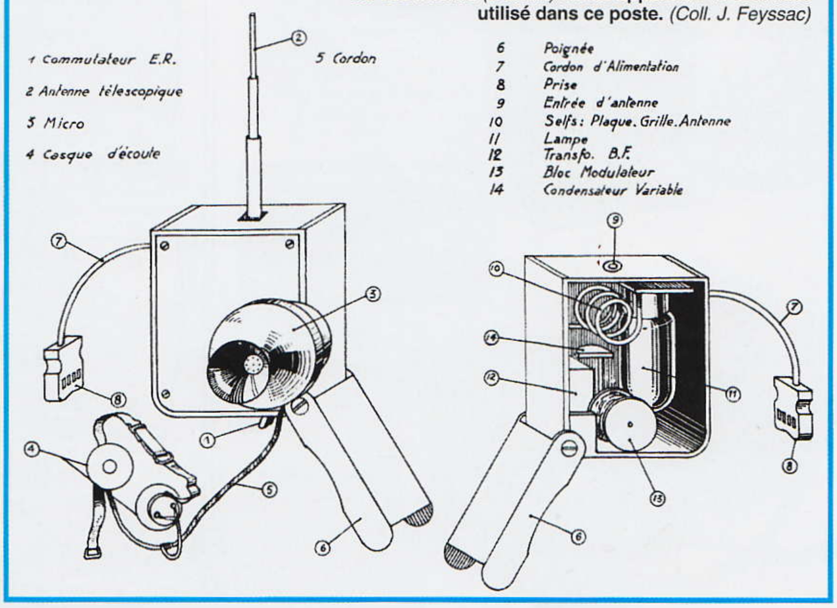
Il ne semble pas cependant que cette « *merveille* », sans équivalent dans les armées étrangères, au moins à cette date, ait dépassé le stade de la présérie, bien qu'on la retrouve dans les études allemandes menées sur le matériel français en 1941.

Appel à tous les lecteurs

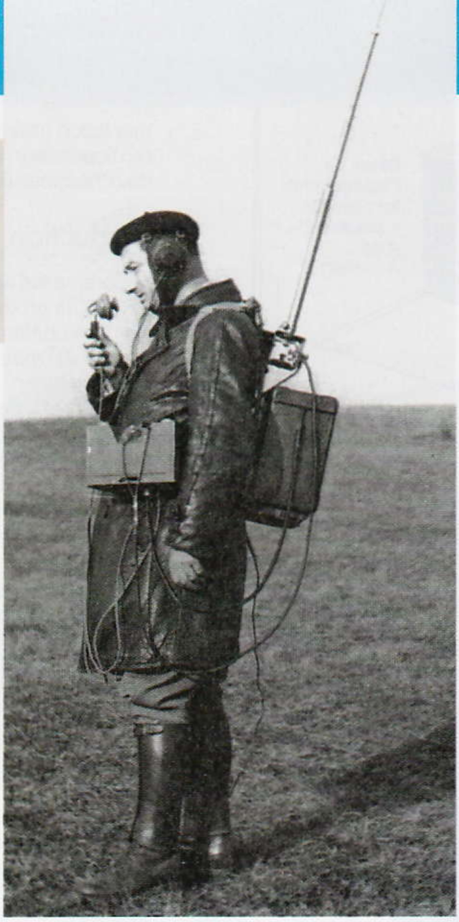
Par miracle, une notice de l'ER 41 modèle 1937 a été trouvée récemment (➠ *croquis ci-dessous*), alors que jusqu'à ce jour, seule une fiche allemande datée de 1941 était connue. Un miracle n'arrivant jamais seul, un lecteur de GBM pourrait-il nous mettre sur la piste d'un exemplaire de cet appareil pour procéder à une analyse encore plus approfondie ?

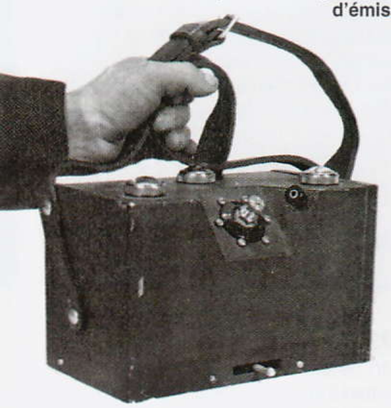
UNE MERVEILLE : L'ER 41 MODELE 1937

Destiné à compléter l'ER 40 en équipant en particulier les patrouilles, ce poste particulièrement compact est porté dans deux cartouchières (le poste et son alimentation). La vue interne *(à droite)* **laisse apparaître le seul tube utilisé dans ce poste.** *(Coll. J. Feyssac)*



L'ER 41 modèle 1939, destiné à remplacer l'ER 40, est porté et exploité par un seul homme. Le poste est porté en bandoulière et son alimentation est portée à dos. Le modèle présenté est probablement postérieur à l'armistice de 1940 car il dispose d'un adaptateur au-dessus de la boîte à piles pour la fixation de l'antenne télescopique qui n'était pas dans l'unité collective de l'ER 40 modèle 1939. Sur ce dernier, l'antenne de 1,25 m était fixée directement sur le poste. *(DR)*



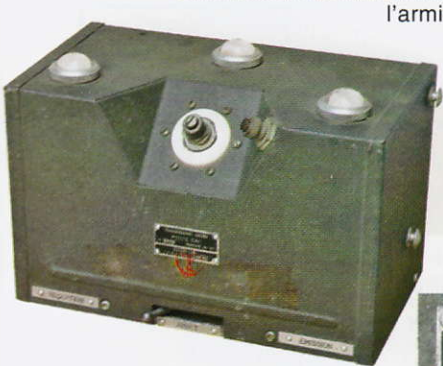


Les hublots sur le dessus du poste permettent de voir respectivement les cadrans de réglage de l'émetteur et du récepteur ainsi que le témoin d'émission. *(DR)*

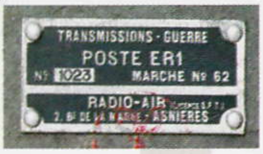
L'ER 41 modèle 1939

Il s'agit bien ici du remplaçant tardif de l'ER 40. C'est une version moderne de ce dernier, utilisant des lampes récentes (1J6G double triode à l'émission, et 1E7G double pentode à la réception). Il est de moitié plus léger (10 kg dont 7 kg pour la seule boîte à piles), permettant une exploitation par un seul homme. Il fonctionne dans la même gamme de fréquence. Comme l'ER 40, il est prévu pour fonctionner en phonie, à l'alternat, et pour être exploité en point à point. Sa consommation plus réduite permet une autonomie sensiblement supérieure.

Là aussi, la production a été limitée avant-guerre à des préséries. Les études pour l'amélioration de cet appareil se poursuivront pendant l'occupation (laboratoire de Lyon du secrétariat d'état aux communications). Un certain nombre de ces appareils se retrouveront dans les centres de formation de l'armée de l'armistice. L'ER 41 ressortira donc sans difficulté des cartons (outillages disponibles) pour constituer l'**ER 1** du plan d'équipement d'octobre 1944 des nouvelles unités françaises en cours de constitution. Mille ER 1 seront ainsi réceptionnés au cours de la seule année 1945.

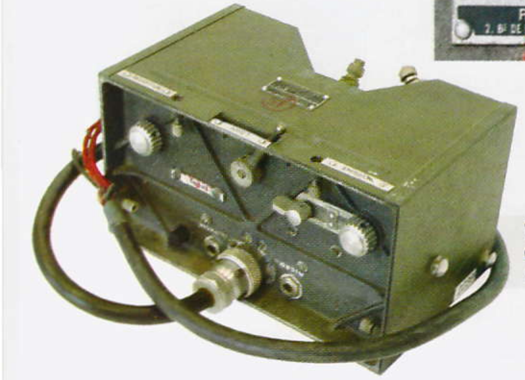


Le poste ER 1 est un ER 41 modèle 1939 rebaptisé pour équiper la nouvelle armée française en constitution en 1944. *(Photo A. Salles)*



TRANSMISSIONS - GUERRE
POSTE ER1
Nº 1023 MARCHE Nº 62
RADIO-AIR
2, Bd DE LA MARNE - ASNIERES

Étiquette de l'ER 1. *(Photo A. Salles)*



Vue de la platine de l'ER 1. *(M.G.)*

Un digne successeur : l'ER 40 A

Cet appareil n'est mentionné ici que pour dissiper, si cela est encore nécessaire, les confusions faites par certains collectionneurs.

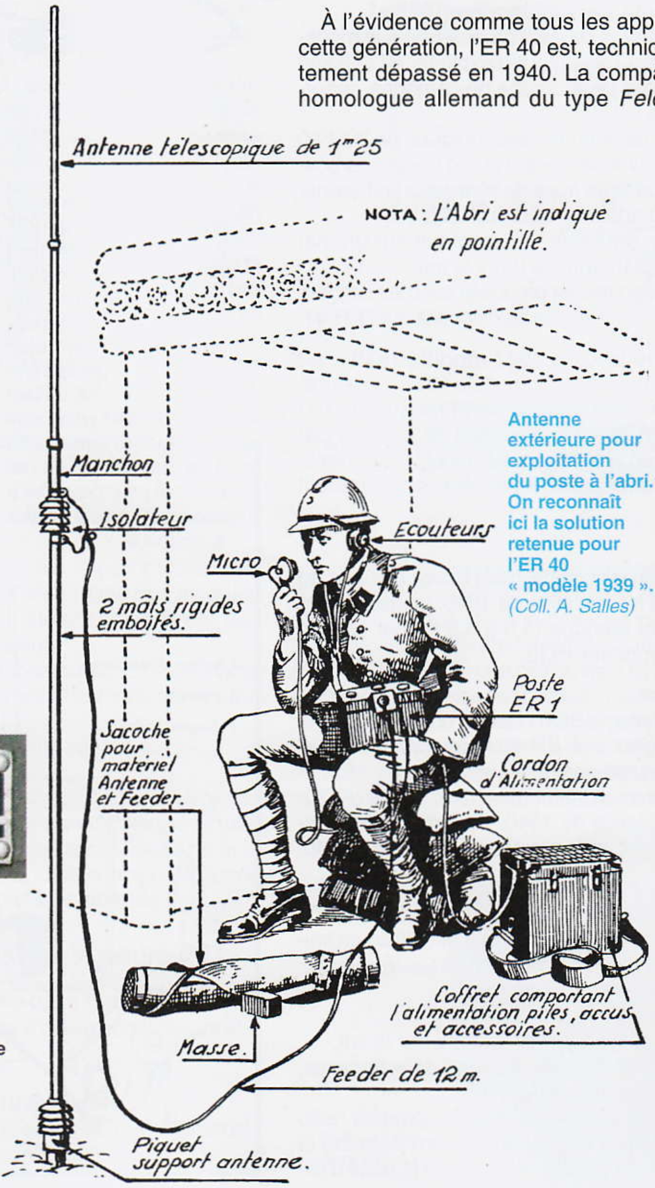
L'ER 40 A (dit aussi TR PP 1 B) peut être considéré comme le digne successeur de l'ER 40 puisqu'il remplit une fonction similaire. Il marque la relance de l'industrie électronique française d'après-guerre et la reprise de son indépendance avec des études nouvelles.

Il fonctionne dans la gamme 37 à 40 MHz, est équipé de 12 lampes miniatures et son unité collective complète ne pèse que 5 kg, mais plus de vingt ans plus tard, en 1956 !

Photo A. Salles

Un poste qui a rempli sa mission

À l'évidence comme tous les appareils français de cette génération, l'ER 40 est, techniquement, complètement dépassé en 1940. La comparaison avec son homologue allemand du type *FeldFu* tourne sans



Antenne télescopique de 1m25
NOTA : L'Abri est indiqué en pointillé.
Manchon
Isolateur
Micro
Ecouteurs
2 mâts rigides emboîtés.
Poste ER 1
Sacoche pour matériel Antenne et Feeder.
Cordon d'Alimentation
Coffret comportant l'alimentation piles, accus et accessoires.
Masse.
Feeder de 12 m.
Piquet support antenne.

Antenne extérieure pour exploitation du poste à l'abri. On reconnaît ici la solution retenue pour l'ER 40 « modèle 1939 ». *(Coll. A. Salles)*

conteste possible en faveur de ce dernier, plus récent. La comparaison avec le matériel américain de la même époque est plus contrastée, l'avantage essentiel du SCR 194 étant qu'il était porté par un seul homme.

Ceci n'a pas empêché l'ER 40, à l'épreuve du combat, de jouer son rôle dans le cadre qui lui était fixé. Contrairement par exemple aux ER 17 intégrés dans des réseaux complexes inaptes au moindre mouvement, l'ER 40 a rempli sa mission. La raison de ce « succès » est pour l'essentiel liée à la rusticité de son exploitation et de ses performances : une liaison à courte distance, point à point et en phonie. Pas de quoi être en mesure d'élaborer dans les états-majors des scénarios complexes, mais pour le reste, c'est-à-dire l'essentiel, cela marche. D'ailleurs les communications de l'avant ont continué à fonctionner en mai 1940, et ce sont bien les seules, du moins le temps qu'il a été possible de s'approvisionner en piles (l'autonomie en service continu étant limité à vingt quatre heures).

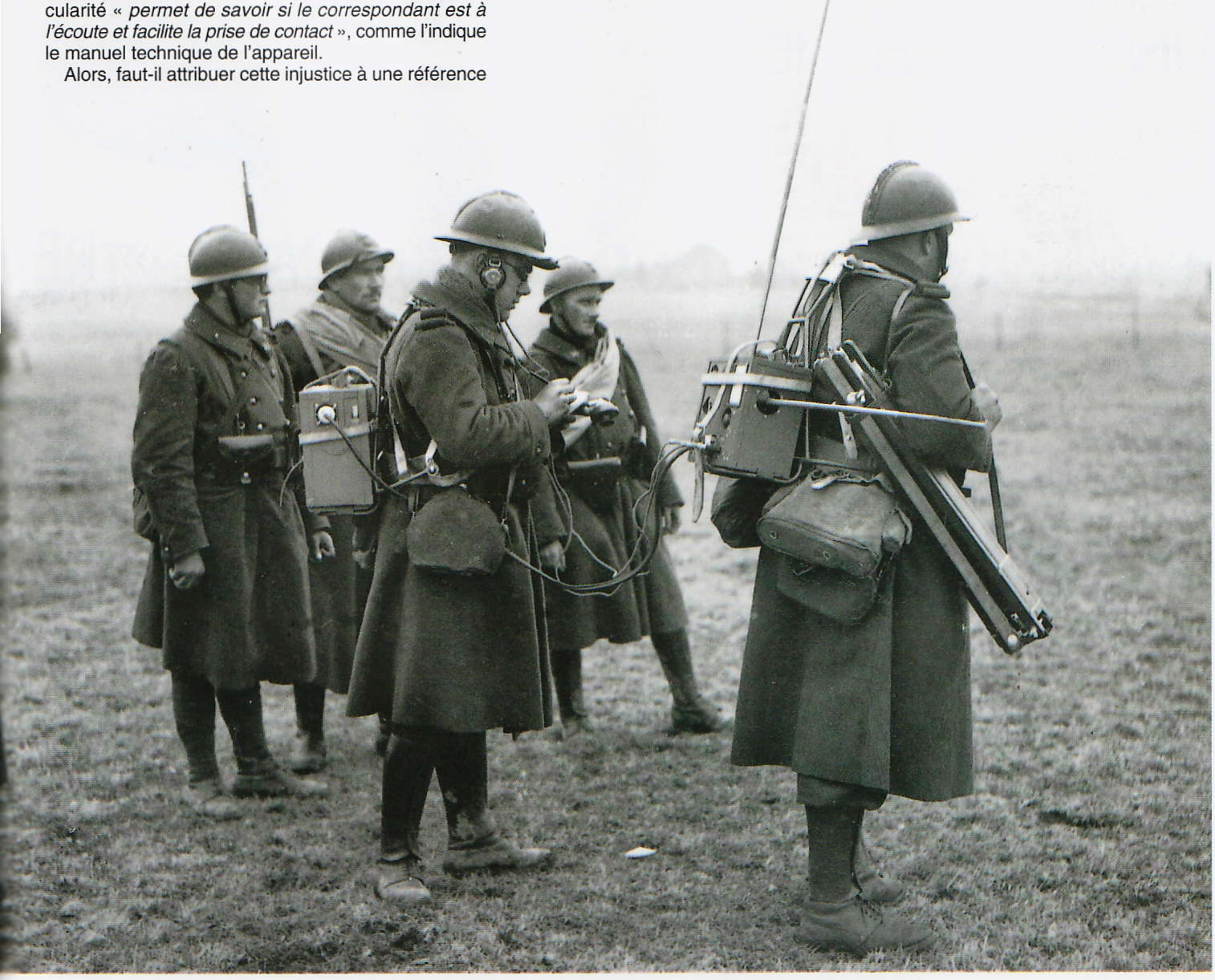
Pourtant l'ER 40 est souvent associé, à tort, à l'effondrement des transmissions en 1940. S'il est vrai qu'il est particulièrement instable — c'est un auto-oscillateur très sensible à l'environnement — et qu'il vaut mieux ne pas s'agiter autour de ses antennes, d'autres arguments avancés sont plus douteux : « *il rayonne même lorsqu'il est en réception et pouvait ainsi être repéré facilement par la goniométrie ennemie* ».

Il est incontestable que le récepteur rayonne beaucoup, mais ceci était sans impact, dans la mesure où la goniométrie allemande ne disposait en première ligne d'aucun appareil de détection dans cette bande et que d'autre part elle avait fort à faire avec des objectifs plus importants. Il vaut mieux alors retenir que cette particularité « *permet de savoir si le correspondant est à l'écoute et facilite la prise de contact* », comme l'indique le manuel technique de l'appareil.

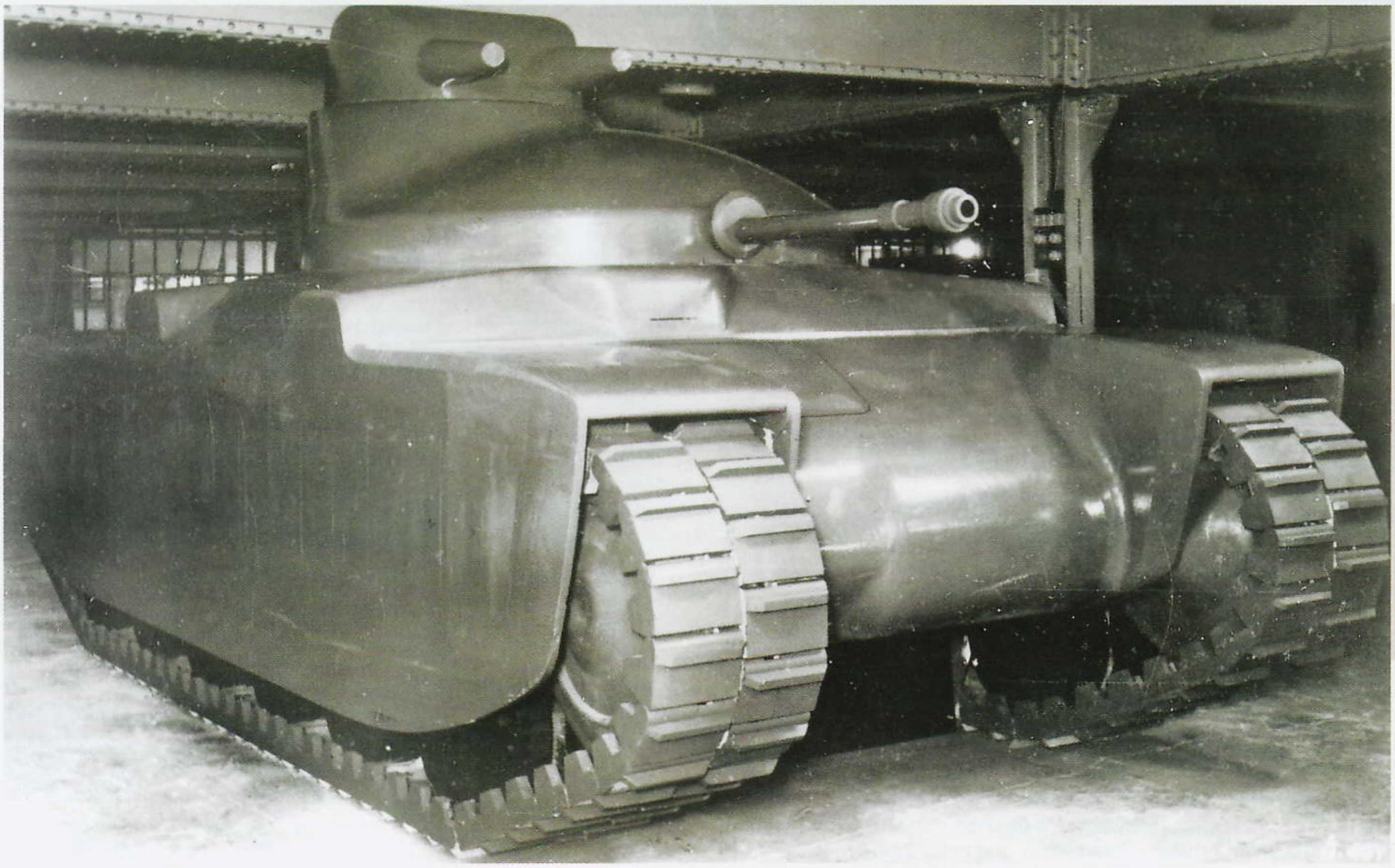
Alors, faut-il attribuer cette injustice à une référence (son numéro) trop symbolique ? Ceci ne semble pas avoir affecté les logisticiens militaires d'après guerre qui reprendront, allez savoir pourquoi, la même référence en 1956 pour nommer le dernier cri des radiotéléphones français à modulation de fréquence : ER 40 A (ou TR PP 1 B). ■

RÉFÉRENCES

– *Notice du poste ER 40 modèle 1935*, établissement central du matériel de transmissions, mai 1937
– *Le poste ER 40 artillerie modèle 1937*, section d'études du matériel de transmissions
– *Notice provisoire ER 40 artillerie modèle 1937*, école militaire du génie, cours de spécialisation
– *Liaison et transmissions, radiotélégraphie et téléphonie 1938 1939*, école spéciale militaire de Saint-Cyr
– *Les schémas des postes radios militaires, postes portatifs*, école de liaison et transmissions, 1936
– *Catalogue général du matériel radiotélégraphique*, ét. central du matériel de transmission, 1938
– *Tableau de constitution des UC*, direction du génie, 1938
– *Mémento 1937* du centre d'études tactiques interarmes,
– *Aide-mémoire pour les travaux d'état-major*, école supérieure de guerre, 1939
– *Ébauche d'un historique des transmissions*, groupe de travail animé par le général Blondé
– *Revue historique de l'armée*, numéro spécial transmissions, 1967
– *Répertoire des appareils en service dans l'armée de terre (métropole et AFN) et l'armée de l'air (AFN)*, commandement des transmissions en AFN, colonel Merlin, n° 481, décembre 1942
– *Notice sur les piles et accumulateurs de la RM pour ER 12, ER 22, ER 40 et R 11*, établissement central du matériel de la RM, 2-32
– Étude sur le matériel français *Kennblätter fremden Geräts teil 2 Frankreich, 1941*
– *Notice technique sur le poste ER 41 modèle 1937*, section d'études du mat. des trans., juin 1938
– *Notice sur le poste ER 41*, secrétariat d'état aux communications, service d'études et de recherches techniques, laboratoire de Lyon.



Une patrouille d'infanterie durant la drôle de guerre, hiver 1939-1940. Ce beau document présente l'unité collective complète de l'ER 40 sur le dos de ses deux opérateurs. La scène a été prise au moment où le poste est en réception (sur le document page 56, c'est l'inverse, le poste est en émission), et le chef de poste prend note ici du message qu'il est en train de recevoir en phonie. Son binôme est chargé, non seulement du poste ER 40 et de sa claie, mais aussi du trépied permettant l'emploi en station.
© ECPAD / France



Document constructeur, coll. Pierre Touzin

UNE ARLESIENNE DE 1940...

LE FUTUR CHAR G 1

1re PARTIE 1935-38 (2) : LA « BOMBE » REN

Une étude de
Stéphane Ferrard

modélisations de
Julien Ghys
avec coordination de
François Vauvillier

Nous avons suivi dans GBM 78 les conditions d'élaboration du programme d'un char de 20 tonnes en 1935-1936, et deux des avant-projets. Voici à présent les cinq autres concurrents, tels qu'ils se présentent en ce début 1937.

Comme nous l'avons déjà écrit, lorsque la commission du « char de 20 tonnes » examine le 20 février 1937 les avant-projets des sept constructeurs ayant répondu à l'appel d'offres de 1936, la limite de poids fixée n'est déjà plus qu'un souvenir. Chacun des projets atteint les 23-25 tonnes avec à la clé une sous-motorisation chronique. Outre ceux de Poniatowski/SEAM et de Lorraine déjà traités *(➡ GBM 78 pages 38-47)*, les projets concurrents se présentent comme nous allons le voir à présent.

Char de 20 tonnes Renault

Le grand industriel de l'automobile, concepteur et constructeur de chars réputé, ne pouvait rester en dehors d'un tel programme. D'autant plus que l'engin futur qui en sortira, d'une part condamne son char D 2, et d'autre part menace le char B dans lequel Billancourt possède des intérêts très importants. Ne pas être présent, et surtout retenu, dans le programme du char de 20 tonnes, c'est pour Renault la relégation au rang de constructeur de chars légers comme le R 35, sur lequel d'ailleurs la puissante entreprise a perdu la main depuis la nationalisation, en 1936, de son atelier l'Issy-les-Moulineaux, devenu l'AMX, atelier d'état.

En réalité, la tournure des événements est telle que Renault risque, ni plus ni moins, de voir son activité chars se réduire à la portion congrue sinon disparaître complètement, le constructeur de Billancourt se trouvant alors réduit au rôle de fournisseur d'organes mécaniques à des tiers constructeurs.

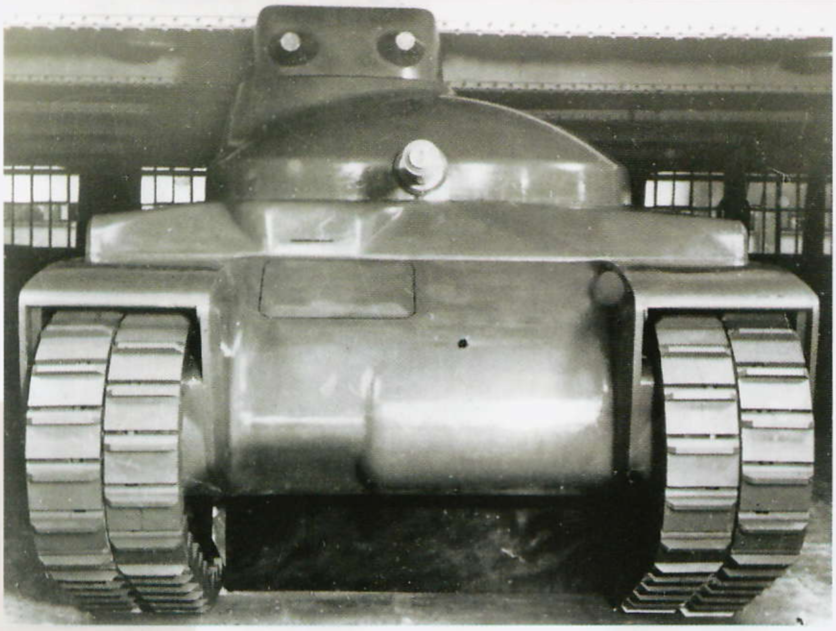
Il faut dire qu'à cette époque, l'image de marque de Renault chars n'est guère au zénith. La cavalerie lui a préféré le Somua après l'échec de ses AMC type YR et ACG 1. Le char léger R 35, adopté sous la pression des événements, est loin de donner satisfaction et l'infanterie lui préfère nettement, et à juste titre, le FCM 36.

Pour Renault, le programme de char de 20 tonnes est donc une occasion à saisir pour redorer son blason et surtout revenir au premier rang des constructeurs de chars. Aussi va-t-il frapper un grand coup en proposant un avant-projet qui va déstabiliser le programme et surtout mettre « *des bâtons dans les chenilles* » à son concurrent le plus redoutable, le char Poniatowski/SEAM, véritable crime de lèse-majesté au yeux de Louis Renault.

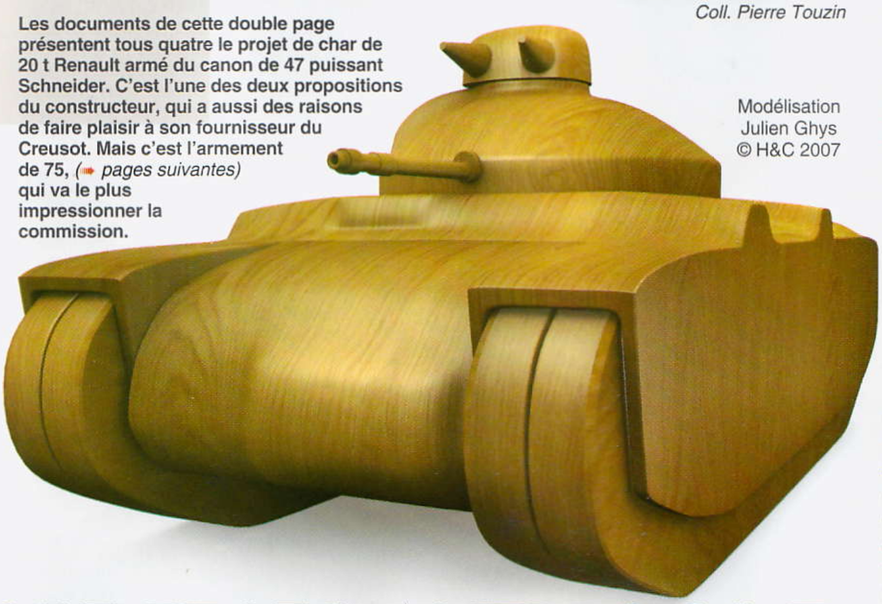
Pour son grand coup, Renault frappe là où personne ne l'attend. Prenant le risque d'être hors-programme, Renault propose un char, non pas avec double armement mais doté d'un unique canon de 75 mm en tourelle. L'initiative est hardie car l'armement des chars

NOTE

1. Souligné dans le texte original. Ce point fondamental mérite en effet d'être mis en exergue. Le canon dans la coque du char, en position basse, est une volonté de la 4e direction (génie) dans le cadre de la guerre en zone fortifiée : le canon est demandé le plus bas possible, de façon à pouvoir atteindre les embrasures sous béton, et aussi obtenir le meilleur coefficient de pénétration avec l'obus de rupture en tirant sous très faible incidence contre les embrasures blindées des ouvrages.



Coll. Pierre Touzin



Les documents de cette double page présentent tous quatre le projet de char de 20 t Renault armé du canon de 47 puissant Schneider. C'est l'une des deux propositions du constructeur, qui a aussi des raisons de faire plaisir à son fournisseur du Creusot. Mais c'est l'armement de 75, (➡ *pages suivantes*) qui va le plus impressionner la commission.

Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

AULT ET LES AUTRES 20 T

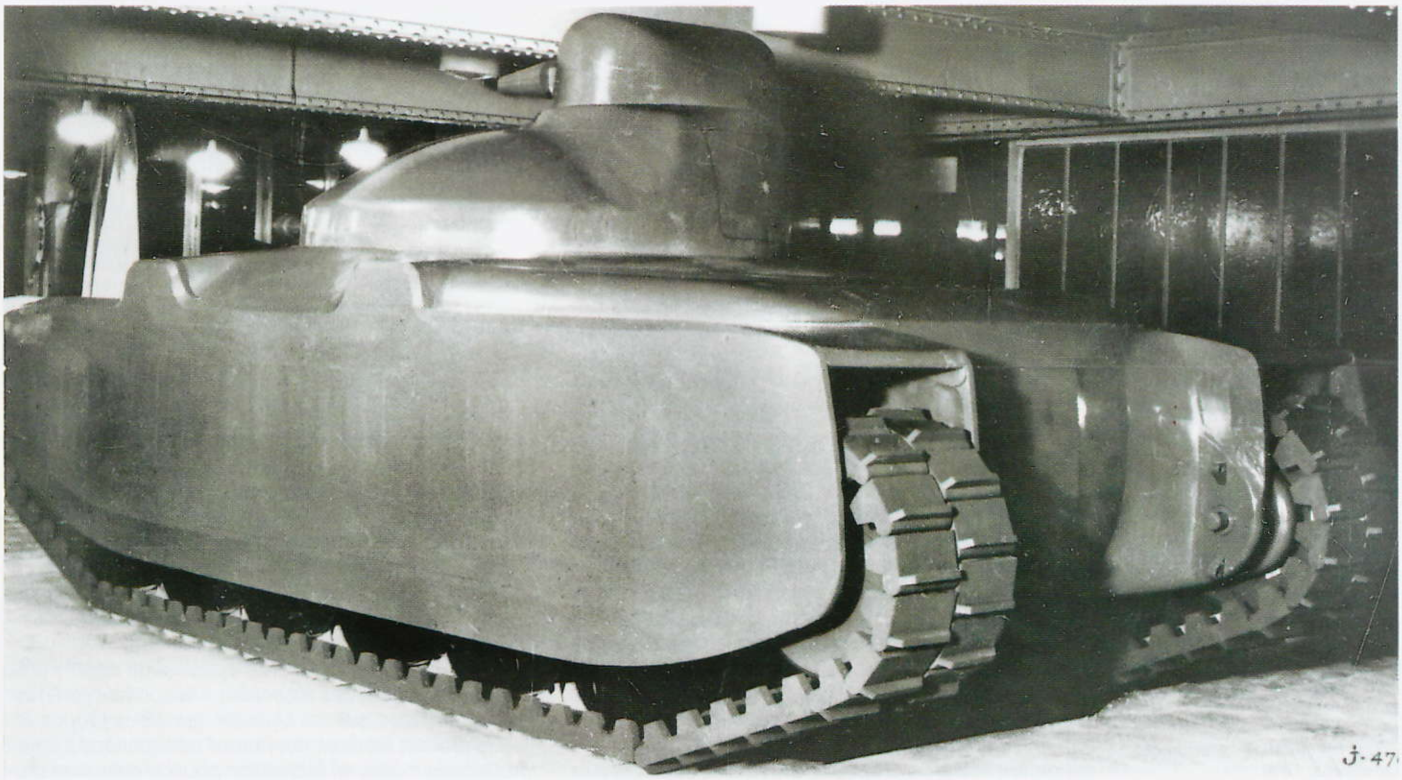
est de la responsabilité des services officiels à travers des établissements comme l'ETBS (Bourges) pour les bouches à feu et l'APX (Puteaux) ou l'ARL (Rueil) pour les tourelles.

Mais le coup d'audace de Billancourt est payant car, à la vue de l'avant-projet, la commission se pâme littéralement, en termes choisis :

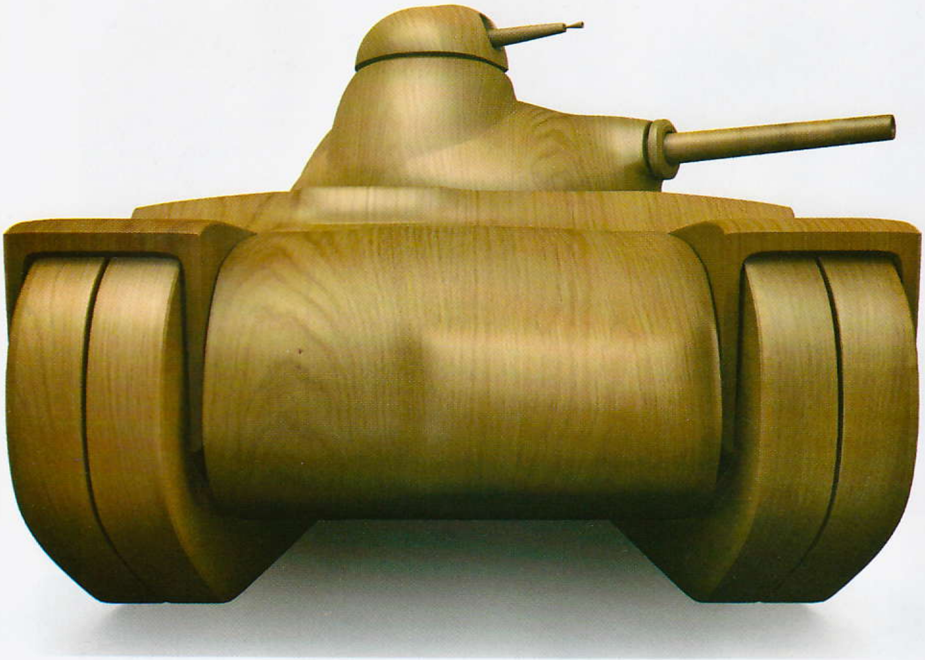
« *Ce qui fait l'originalité du projet, c'est la disposition de l'armement ; l'arme principale (canon de 75 ou de 47) est montée sur un affût dont l'axe de rotation se confond avec celui de la tourelle. La volée du canon pivote autour d'une rotule (pivot fictif) monté sur la tourelle. Le canon est orienté en azimut par la rotation commandée électriquement de l'affût ; la volée entraîne la tourelle qui est équilibrée, cette dernière est relativement légère, puisqu'elle ne sert pas d'affût au canon, le poids de l'armement n'intervient donc pas dans l'équilibrage de la tourelle.*

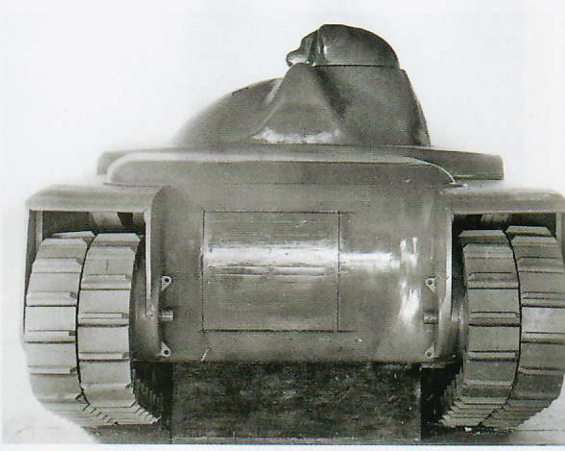
Les représentants de la 1^re^ direction [l'infanterie] *estiment que le montage sur affût de l'arme principale du char présente un intérêt suffisant pour justifier la mise en commande d'un prototype* [...] ***Ils pensent qu'en matière d'armement de char, il faut toujours rechercher les solutions nouvelles susceptibles d'avoir un rendement meilleur que les anciennes. Ils ajoutent que l'infanterie a toujours préconisé le montage sous tourelle de l'arme principale du char***[1]. *La commission estime qu'il y aurait lieu de demander au constructeur de présenter deux montages interchangeables, l'un avec canon de 75 et l'autre avec le canon de 47 Schneider (V° 800) prévu au projet.* »

Le coup a porté d'autant plus que le 75 mm en tourelle n'est pas l'obusier de 75 (17 calibres) du char B mais le canon de 75 (29 calibres) APX de forteresse, affût compris, déjà monté sur certains projets de canons automoteurs. Cet armement donne au char la puissance de feu du canon de campagne. C'est la première fois depuis le char lourd FCM 2C dont la masse est de 70 tonnes. Subtilement, Renault propose deux versions, l'une de 75 mm pour les tirs à l'explosif et possibilité de tir antichar, l'autre de 47 mm puissant à forte capacité antichar avec pouvoir explosif moindre que le 75 mm mais conséquente tout de même. Derrière cette orga-



Document constructeur, coll. Pierre Touzin



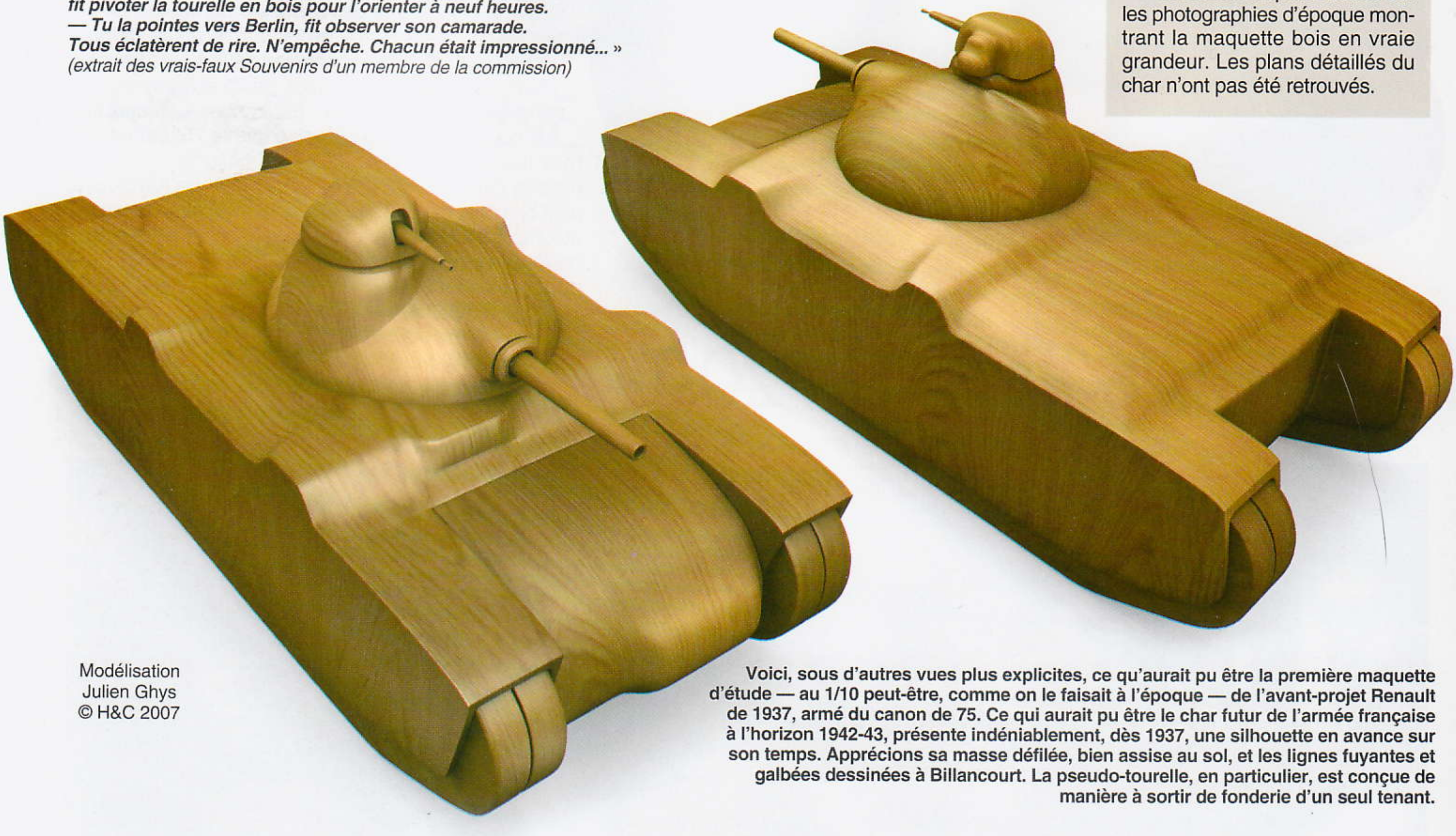


La maquette en bois, vraie grandeur, qui sera ensuite réalisée, présente beaucoup plus de détails, et notamment les patins de la double chenille (patins de genre FT, ce qui n'est pas un point fort du projet), réalisés un à un. Cette vue arrière de la version armée du 75 révèle une caractéristique très particulière de la pseudo-tourelle, une sorte de rostre s'effilant en son sommet. Il est probable que cet élément protégeait la gouttière de récupération des douilles finissant leur course dans un panier.

« Lorsque le capitaine "Lavenne", de la commission, s'accroupit pour regarder la première maquette de bureau de l'audacieux projet Renault, à hauteur d'un homme au fond d'une tranchée, il eut cette vision. Debout à côté de lui, assez fier de l'effet obtenu par la "bête", Joseph Restany fit pivoter la tourelle en bois pour l'orienter à neuf heures.
— Tu la pointes vers Berlin, fit observer son camarade.
Tous éclatèrent de rire. N'empêche. Chacun était impressionné... »
(extrait des vrais-faux Souvenirs d'un membre de la commission)

Au sujet de la MAQUETTE

Réalisation simplifiée basée sur les photographies d'époque montrant la maquette bois en vraie grandeur. Les plans détaillés du char n'ont pas été retrouvés.



Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

Voici, sous d'autres vues plus explicites, ce qu'aurait pu être la première maquette d'étude — au 1/10 peut-être, comme on le faisait à l'époque — de l'avant-projet Renault de 1937, armé du canon de 75. Ce qui aurait pu être le char futur de l'armée française à l'horizon 1942-43, présente indéniablement, dès 1937, une silhouette en avance sur son temps. Apprécions sa masse défilée, bien assise au sol, et les lignes fuyantes et galbées dessinées à Billancourt. La pseudo-tourelle, en particulier, est conçue de manière à sortir de fonderie d'un seul tenant.

nisation de l'armement qui n'appartient pas à un constructeur automobile, se profile l'action de l'ingénieur de l'armement Restany[2] détaché chez Renault.

Outre l'armement, l'avant-projet de Billancourt comporte un autre élément très novateur : une suspension par barres de torsion peu encombrante, moins lourde, moins sensible aux mines et plus souple que les suspensions classiques. La commission n'est guère prolixe à ce sujet, elle se contente de noter le faible encombrement de la suspension sans aller au-delà.

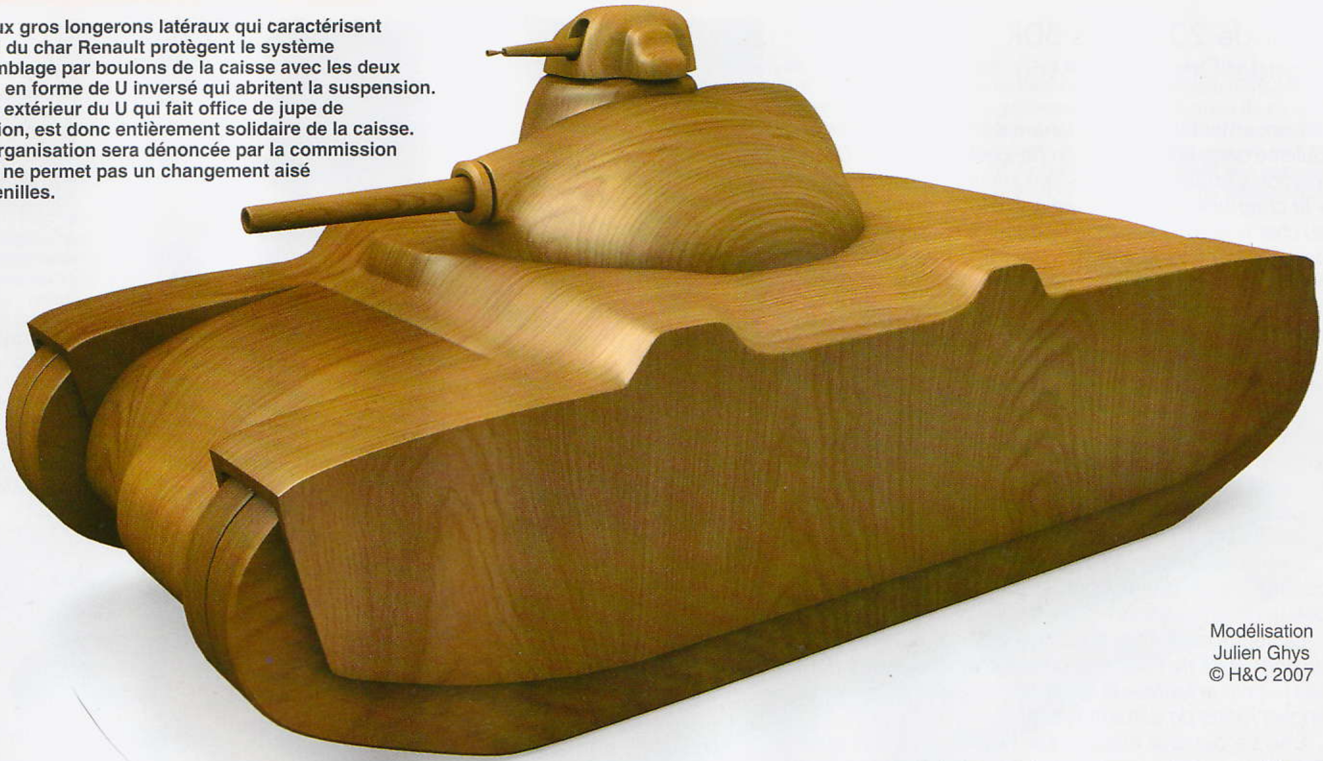
En revanche, elle rend son jugement sur le châssis et en premier lieu la transmission : « *au point de vue transmission, la maison Renault n'a pas innové, elle est restée fidèle au dispositif Cleveland qui n'est pas un système de direction très progressif. Il serait expédient de demander au constructeur de monter si possible, sur cet appareil, une transmission plus moderne et progressive que le Cleveland.*» Mais si cela n'était pas possible, la commission recommande que « *pour améliorer l'habitabilité de la chambre de combat, il y aurait lieu de reporter le Cleveland à l'arrière. Le radio pourrait alors être placé à l'emplacement actuel de ce mécanisme à la gauche du pilote* ».

Ensuite, elle s'intéresse au système de double chenille, en formulant des réserves : « *la commission n'est pas convaincue que les chenilles jumelées proposées par la maison Renault donneront satisfaction ; il serait prudent de mettre en fabrication pour ce char, une che-*

NOTE

[2] Un personnage dans l'histoire des blindés français. Chef du bureau d'études chars de Renault jusqu'en 1940, Joseph Restany dessine en quelque jours, fin mai, la tourelle de 47 SA 35 pour AMD Panhard. Il reconstituera ensuite son travail, dans la clandestinité en zone libre, pour réaliser les fameuses « tourelles CDM ». Restany a plus tard relaté les péripéties de cette affaire — et d'autres — dans son célèbre petit ouvrage *Une entreprise clandestine sous l'occupation allemande*, Lavauzelle, 1948.

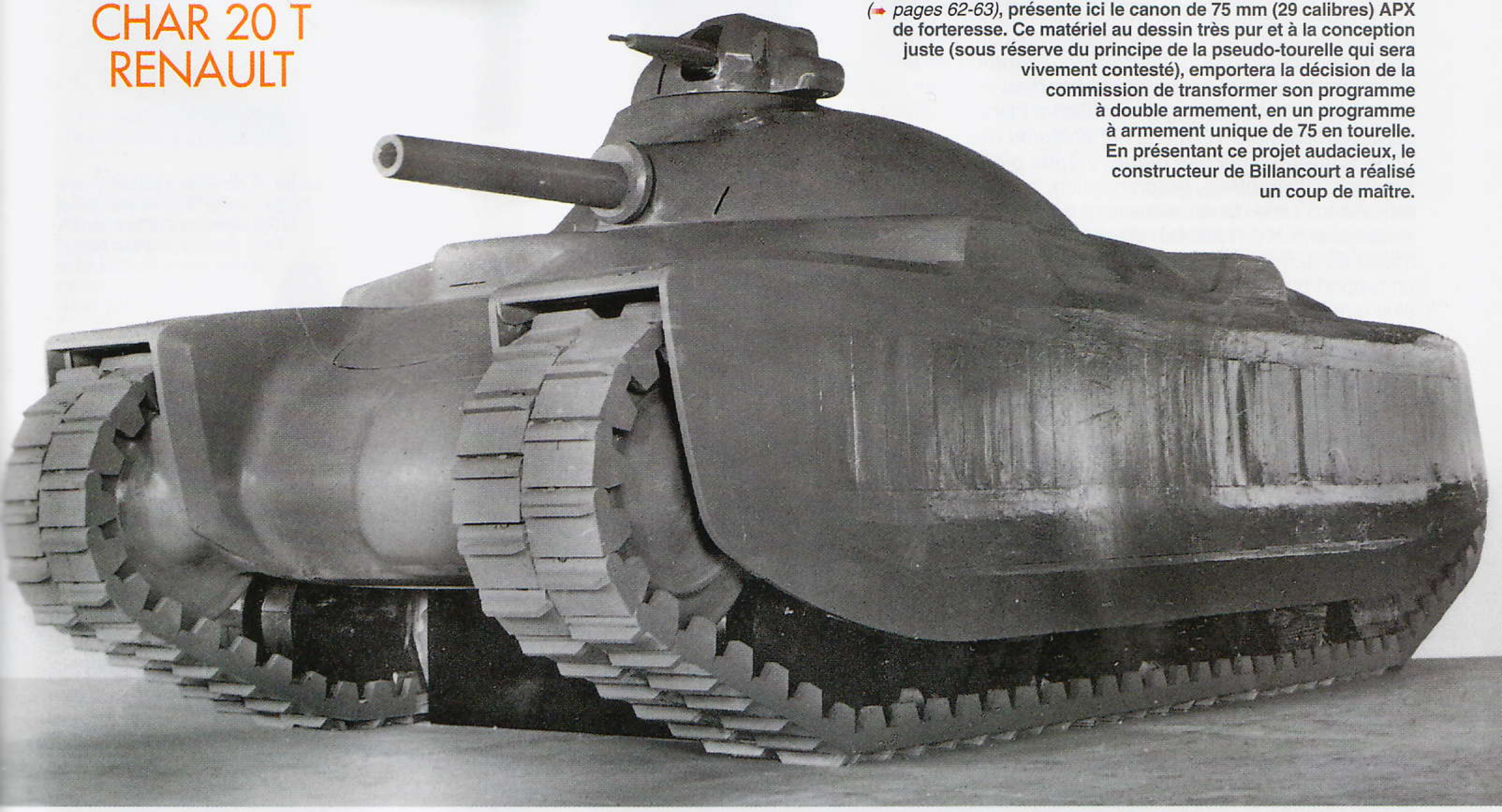
Les deux gros longerons latéraux qui caractérisent le profil du char Renault protègent le système d'assemblage par boulons de la caisse avec les deux tunnels en forme de U inversé qui abritent la suspension. Le coté extérieur du U qui fait office de jupe de protection, est donc entièrement solidaire de la caisse. Cette organisation sera dénoncée par la commission car elle ne permet pas un changement aisé des chenilles.



Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

CHAR 20 T RENAULT

La maquette réalisée en vraie grandeur par le bureau d'études Renault, que nous venons de découvrir sous divers autres angles (➡ *pages 62-63*), présente ici le canon de 75 mm (29 calibres) APX de forteresse. Ce matériel au dessin très pur et à la conception juste (sous réserve du principe de la pseudo-tourelle qui sera vivement contesté), emportera la décision de la commission de transformer son programme à double armement, en un programme à armement unique de 75 en tourelle. En présentant ce projet audacieux, le constructeur de Billancourt a réalisé un coup de maître.



nille analogue à celle du char D 2 pour éviter de retarder la sortie du prototype en cas d'insuccès des chenilles jumelées ».

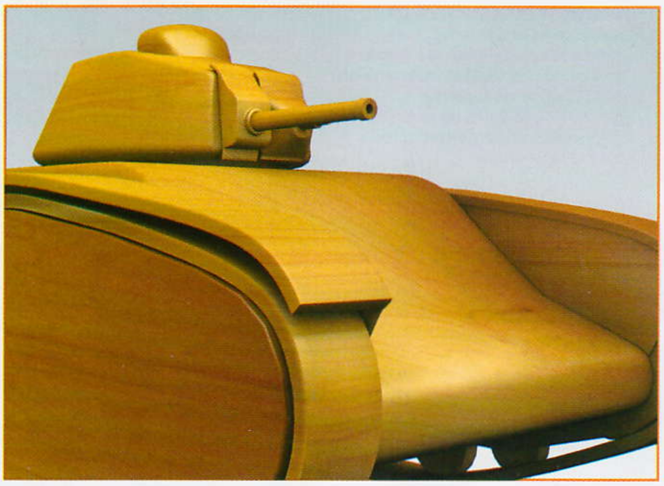
Une note en marge précise que « *les bords extérieurs de la chenille ne sont pas relevés ; les virages du char seront de ce fait très pénibles en terrain mou. En outre, les nervures des patins, analogues à celles du char FT, dégraderont les routes* ».

Suivent certaines remarques destinées à masquer l'émotion de la commission devant la formule innovante de l'arme principale en tourelle : « *les roues avant devront être élevées le plus possible pour augmenter l'aptitude du char au franchissement des dénivellations. Il conviendrait de s'assurer que le rayon d'action du char est bien conforme au programme. Enfin, le franchissement d'un fossé à bord franc est insuffisant (2,25 m au lieu de 2,50 m).* »

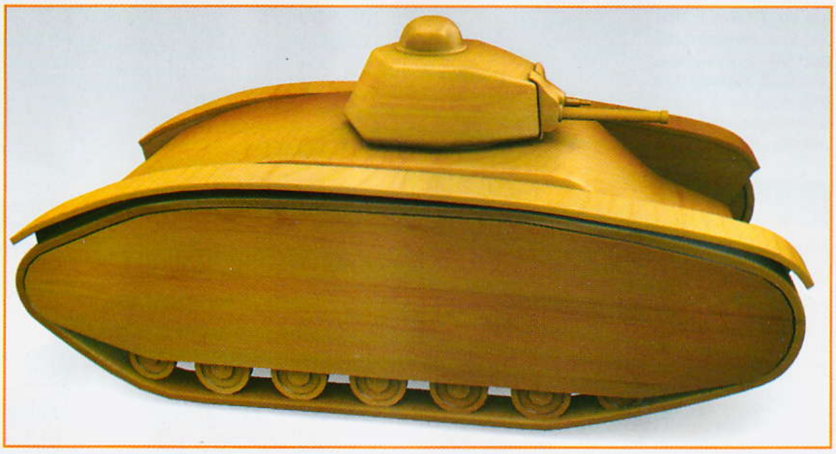
Bien entendu, et comme il fallait s'y attendre, la commission précise que « *le poids indiqué par la maison Renault a été sous-estimé. Il est à présumer que ce char atteindra 25 tonnes* ».

Mais de conclure : « *sous les réserves exposées ci-dessus et en raison du grand intérêt que représente le montage de l'armement, la commission estime que la construction d'un prototype de char de 20 tonnes devrait être confiée à la maison Renault. Une maquette de la chambre de combat devrait être présentée le plus tôt possible aux services techniques compétents.* »

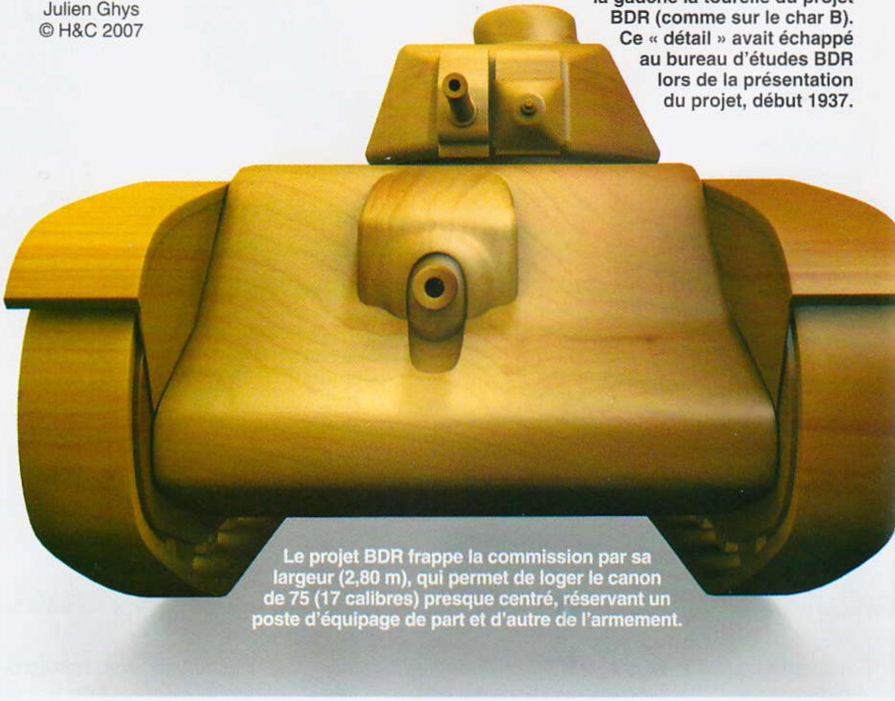
Char de 20 tonnes BDR (Baudet-Donon-Roussel)



Ces deux vues représentent le projet initial de BDR, au moment où le programme n'exige pas encore un 75 en caisse, mais seulement un 47 en tourelle. Celle représentée ici est l'APX 4 de série, comme sur tous les projets (état en 1937) de chars de 20 t hormis le Renault et le FCM.



Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007



L'arrivée du canon de 75 conduit à décaler vers la gauche la tourelle du projet BDR (comme sur le char B). Ce « détail » avait échappé au bureau d'études BDR lors de la présentation du projet, début 1937.

Le projet BDR frappe la commission par sa largeur (2,80 m), qui permet de loger le canon de 75 (17 calibres) presque centré, réservant un poste d'équipage de part et d'autre de l'armement.

Concernant le projet émanant de cette société spécialisée dans la construction de locotracteurs, la commission s'arrête en premier lieu sur le volume du char : « *la chambre de combat est spacieuse, car la largeur du char (2,80 m) permet de disposer le canon de 75 mm dans l'axe et de placer deux hommes (le pilote et le radio), de part et d'autre de cette arme. Ce char est d'ailleurs le plus large de tous ceux dont les projets ont été examinés par la commission* ».

Toutefois cette disposition possède l'inconvénient de rendre le siège du chef de char inutilisable pendant le tir. En effet, ce dernier est placé en tourelle, elle aussi dans l'axe du char et surtout, dans l'axe du canon. Les jambes du chef de char sont donc situées derrière la culasse et juste dans la trajectoire d'éjection des douilles. Au premier tir, les tibias du chef de char risquent de souffrir quelque peu.

D'où la proposition de décaler la tourelle sur la gauche comme sur le projet Somua qui possède ce même défaut d'organisation.

La commission note aussi que « *la hauteur hors-tout du char, 2,85 m, est supérieure à celle des autres projets* [...] *car la tourelle a été surélevée pour éliminer les angles morts de son armement* ».

Elle se penche ensuite sur le moteur à essence Potez, type aviation [3] dont les 12 cylindres sont placés horizontalement et refroidis à l'air. Cette nouveauté que l'on retrouvera plus tard sur l'EBR est pour l'instant une première, d'autant que « *le refroidissement du moteur thermique, des moteurs de traction, l'aération de la chambre de combat sont assurés par deux turbines ; deux turbines de soutirage repoussent l'air échauffé dans l'atmosphère* ». Si « *la suppression des radiateurs entraîne celle des persiennages qui sont des organes vulnérables* », la commission, prudente, note qu'« *il sera sans doute nécessaire de disposer le pot d'échappement à l'extérieur du char* ». Le moteur thermique de 320 chevaux assure au char BDR de 28,5 t un rapport puissance/poids de 11,2 ch/t, soit 10 % de plus que le rapport demandé de 10 ch/t.

Comme le char Poniatowski/SEAM, le BDR est à transmission électrique. Celle-ci « *se caractérise par sa simplicité et ses dispositions originales* [...]. *Il n'y a pas d'excitatrice ; la génératrice est du type Shunt ; elle s'amorce d'elle-même pour une vitesse du moteur thermique supérieure à celle du ralenti* [...]. *Les moteurs sont du type série ; ils attaquent chacun une chenille par l'intermédiaire d'un réducteur mobile à deux étages.* »

Cette transmission électrique ne pèse que 1 000 kg de plus qu'une transmission mécanique et « *elle se prête bien à ces virages de faible amplitude, sans fatigue pour le personnel et le matériel* ».

La commission s'arrête aussi sur un point particulièrement important : « *les galets sont montés sur roulements à galets coniques Timkem bourrés de graisse et munis de joints étanches ; ils ne peuvent être affectés par une immersion dans l'eau ; ils ne demandent aucun graissage.* » Et plus loin de signaler : « *Le constructeur fait connaître que le char BDR n'exige* ***aucun graissage périodique par graisseur à graisse****.* » C'est une avancée technique considérable pour les chars qui nécessitent alors des soins journaliers dont la fastidieuse corvée de graissage [4].

Mais dans ce rapport figure un paragraphe assez énigmatique ainsi rédigé (les termes soulignés le sont par nous) : « *sous réserve d'assurer l'****étanchéité*** *de certains organes facilement obturables et* ***de la tourelle APX 4****, le constructeur estime que le char* ***commandé à distance*** *peut franchir un gué d'une* ***profondeur quelconque*** ». Est-ce à dire que le char BDR est submersible avec guidage à distance, l'équipage passant la coupure sur des sacs Habert ? Solution élégante pour s'affranchir des limitations imposées par les différentes classes de ponts et répondre de cette manière aux demandes du génie pour des bacs de franchissement étudiés déjà depuis la fin de la Grande Guerre, en les supprimant purement et simplement.

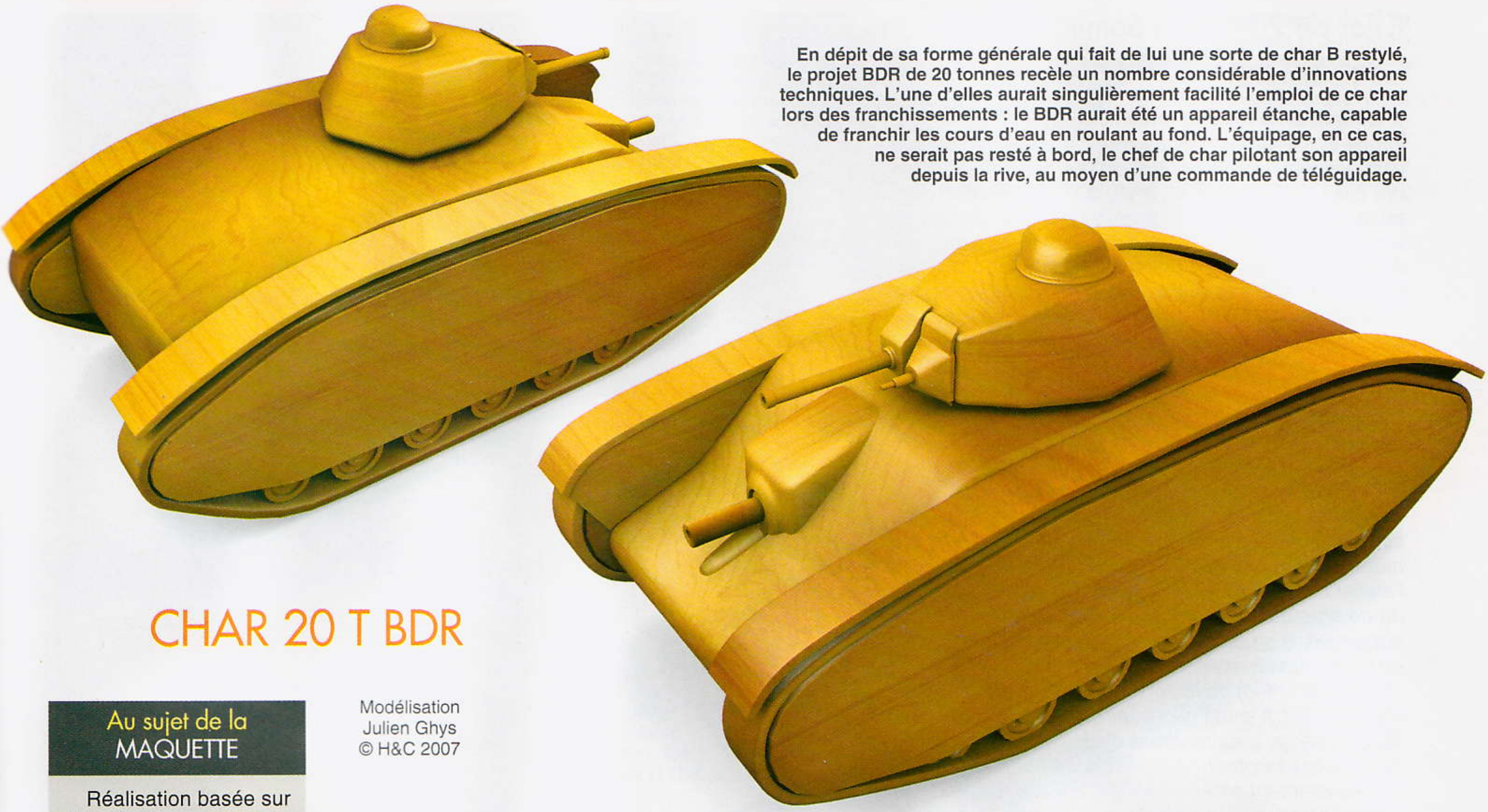
Et, devant autant d'innovations, la commission de proposer : « *le char BDR dont l'armement est puissant et qui d'autre part présente au point de vue habitabilité, moteur thermique, transmission et entretien, des dispositions nouvelles très intéressantes, peut être mis en commande. Elle propose en conséquence de le classer en tête des appareils visés à la 3^e catégorie* » (rapport du 20 février 1937). Ce rapport classe aussi en 3^e catégorie les projets Fouga et Lorraine. La deuxiè-

---

Notes

[3] Il s'agit d'un 320 ch, ce qui n'est pas noté sur le rapport.

[4] Pendant les combats de mai-juin 1940, nombre de chars seront perdus faute, pour les équipages et les sections d'échelon, de temps pour entretenir leurs matériels. On lira à ce sujet le remarquable ouvrage de Stéphane Bonnaud, *Chars B au combat*, Histoire & Collections 2002.



En dépit de sa forme générale qui fait de lui une sorte de char B restylé, le projet BDR de 20 tonnes recèle un nombre considérable d'innovations techniques. L'une d'elles aurait singulièrement facilité l'emploi de ce char lors des franchissements : le BDR aurait été un appareil étanche, capable de franchir les cours d'eau en roulant au fond. L'équipage, en ce cas, ne serait pas resté à bord, le chef de char pilotant son appareil depuis la rive, au moyen d'une commande de téléguidage.

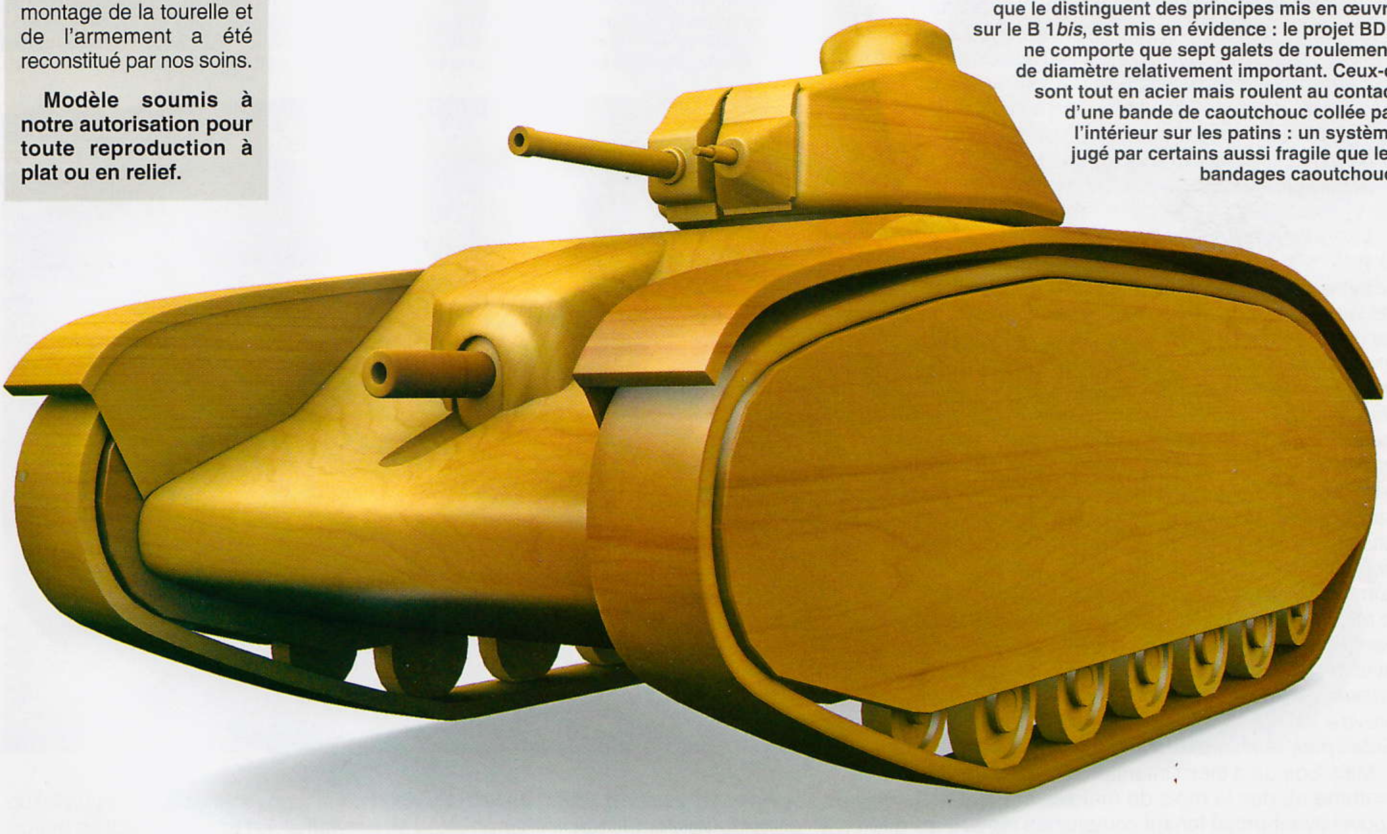
CHAR 20 T BDR

Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

Au sujet de la MAQUETTE

Réalisation basée sur des plans constructeur succincts et incomplets. Le montage de la tourelle et de l'armement a été reconstitué par nos soins.

Modèle soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.



Sous cet angle où le char BDR paraît presque « au naturel », l'un des très nombreux éléments que le distinguent des principes mis en œuvre sur le B 1*bis*, est mis en évidence : le projet BDR ne comporte que sept galets de roulement, de diamètre relativement important. Ceux-ci sont tout en acier mais roulent au contact d'une bande de caoutchouc collée par l'intérieur sur les patins : un système jugé par certains aussi fragile que les bandages caoutchouc.

me catégorie comprend les Somua, FCM et Renault, et la première ne compte que le Poniatowski/SEAM.

Mais ce bel enthousiasme est tempéré à travers une note manuscrite contemporaine signée illisible, qui fait remarquer que le système de transmission électrique Gebus-Roussin présente certes certains avantages mais qu'il a en revanche l'inconvénient d'être réalisé sur des brevets allemands tout autant que le système de collage (Pendelastic) du caoutchouc sur les patins[5].

Cette main anonyme conclut à la supériorité du char Poniatowski/SEAM sur le projet Baudet-Donon-Roussel en matière de poids, d'encombrement et de transmission (électrique) mais s'achève cependant sur un bon point pour le BDR, « *supérieur à SEAM quant à la suspension* ».

Char de 20 tonnes Batignolles

Le projet de la compagnie générale de construction de locomotives (Batignolles), ne sera jamais communiqué à la commission, qui en fait état uniquement pour mémoire.

NOTES

[5] Au lieu d'être sur les galets, procédé à l'époque peu fiable qui voit les bandages se désagréger au bout de plusieurs kilomètres à vive allure.

Char de 20 tonnes Somua

Somua qui avait espéré un moment voir son char de cavalerie retenu comme char moyen d'infanterie quitte à modifier le train de roulement, n'a pas perdu tout espoir et présente un avant-projet. Celui-ci est équipé d'un nouveau train de roulement qui, plus tard, deviendra celui du Somua S 40 et du SAu 40. Pour s'adapter aux nouvelles spécifications du programme, Somua a monté un 75 mm en caisse et augmenté l'épaisseur du blindage. Ces modifications ont entraîné un accroissement du volume du char et donc du poids, sans que la puissance motrice ne soit augmentée. La commission ne va pas manquer de souligner cette sous-motorisation et porte le jugement suivant :

« *Le prototype*[6] *est dérivé du char de cavalerie dont il ne diffère que par les épaisseurs de blindage, les dimensions, les aménagements intérieurs, la boîte de vitesse. En particulier le moteur à essence n'a pas été changé.*

Les épaisseurs de blindage sont, en général, inférieures aux épaisseurs optima du programme ; elles sont acceptables sauf pour le plancher et le toit. De même, la tourelle APX 4 prévue devra être celle de l'atelier de construction de Rueil[7] *et non une tourelle de ce type à 50 mm d'épaisseur*[8]*. Au point de vue armement, la solution comprenant un canon de 75 mm en chasse est à retenir.*

L'emplacement du radio, à côté du canon de 75, est trop restreint. Il serait nécessaire d'élargir la caisse de 10 cm environ, pour rendre la chambre de combat plus habitable. L'augmentation de poids résultant de cet agrandissement serait de 400 kg environ. Le poids du char en question atteindra donc 25 tonnes. Le mémoire de la Somua donne certaines précisions sur les performances du char pesant 25 tonnes, compte tenu des coefficients de rendement et de résistance au roulement du char de cavalerie, avec un moteur de 200 ch, le constructeur annonce une vitesse maximum de 41,5 km/h, même sur pente de 10 à 12 mm par mètre, et une vitesse moyenne de 25/28 km/h.

Ces renseignements sont sujets à caution et devraient être vérifiés, le cas échéant, à la commission de Vincennes sur le char de cavalerie lesté à 25 tonnes.

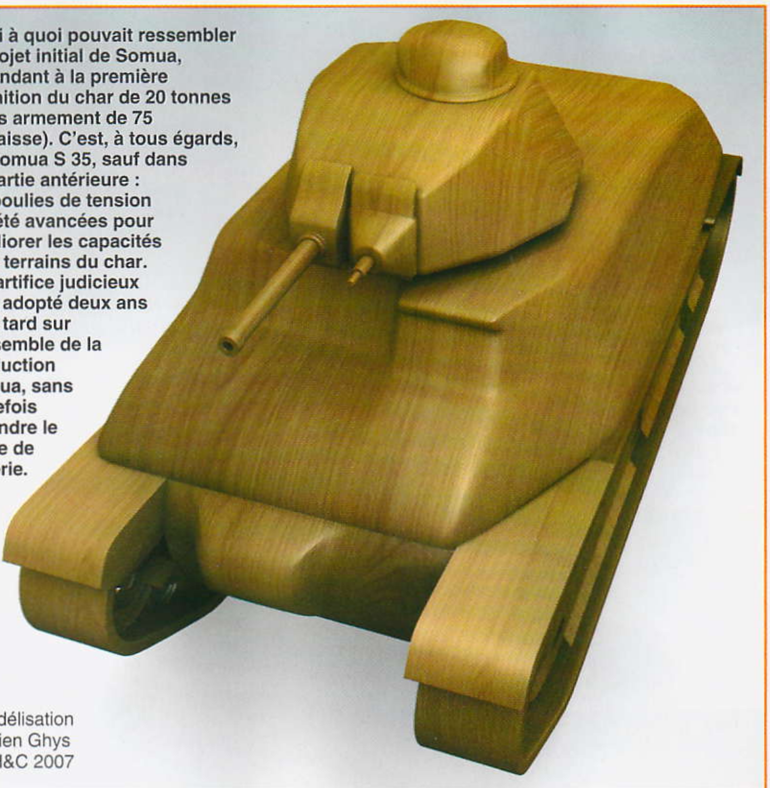
La transmission du char est analogue à celle du B 1bis, elle est donc très progressive et répond parfaitement aux spécifications du programme. À ce point de vue, et en raison de son armement puissant, ce projet de char présente un réel intérêt. La Somua serait vraisemblablement en mesure de sortir rapidement avec un minimum d'aléa, un prototype dont la plupart des éléments sont déjà étudiés. Toutefois, le moteur ne possède pas la réserve de puissance exigée aux spécifications, la Somua devrait donc être invitée à remplacer son moteur de 200 ch par un autre plus puissant d'au moins 300 ch. Sous cette réserve, la commission estime que le projet de char Somua peut être pris en considération ». Dans une note en annexe, la commission remarque que « *d'après le constructeur, le moteur actuel pourrait être poussé à 230 ch en modifiant les canalisations d'air et en le réglant au régime aviation ; mais alors il manquerait de souplesse aux basses vitesses et au démarrage. Le moteur de 200 ch prévu a été étudié spécialement par Somua et Janvier-Sabin pour le char de cavalerie* ».

Mais Somua a bien l'intention de rester dans le programme et, dès le mois de mai suivant, présente un nouvel avant-projet tenant compte des remarques que la commission a exprimées en février. Cette dernière est d'ailleurs invitée à examiner le nouveau projet Somua par la 1re direction (infanterie). En date du 12 mai 1937, la commission constate que le projet Somua diffère du précédent sur les points suivants :

« *– augmentation de la puissance du moteur de 50 % (300 ch au lieu de 200 ch)*[9] ;

– dimensions d'encombrement en largeur et en hauteur augmentées (2,50 m de largeur hors-tout, au lieu de 2,40 m, longueur hors-tout portée à 5,80 m au lieu de 5,40 m[10] ;

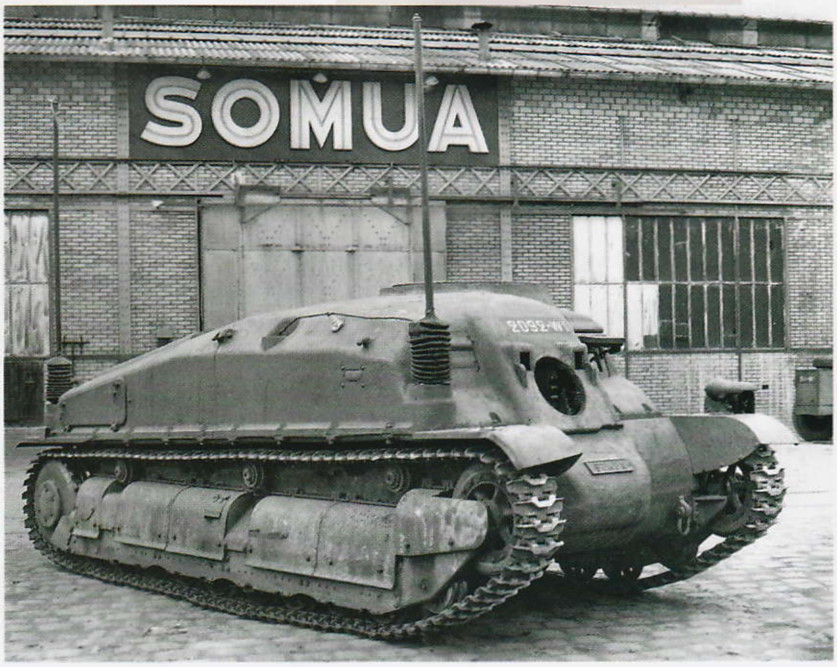
– épaisseur du blindage portée aux chiffres maximum du programme[11] ;



Voici à quoi pouvait ressembler le projet initial de Somua, répondant à la première définition du char de 20 tonnes (sans armement de 75 en caisse). C'est, à tous égards, un Somua S 35, sauf dans sa partie antérieure : les poulies de tension ont été avancées pour améliorer les capacités tous terrains du char. Cet artifice judicieux sera adopté deux ans plus tard sur l'ensemble de la production Somua, sans toutefois atteindre le stade de la série.

Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

Les projets Somua de char de 20 tonnes de l'infanterie et de canon automoteur de la cavalerie *(notre photo)* **ne sont pas sans analogie de principe, mais loger un 75 mm de 29 calibres type APX dont la puissance est celle du fameux 75 mm modèle 1897, est une autre affaire que de trouver une place pour un 75 SA 35 de 17 calibres. L'automoteur de cavalerie SAu 40 sera effectivement réalisé — nous en parlerons prochainement en détail —, contrairement au projet pour l'infanterie, traité ici, qui ne dépassera pas le stade des études.** *(Document constructeur)*



– poids total estimé à 28,4 t, au lieu de 24 tonnes[12] ;

– emplacements du radiotélégraphiste et du servant modifiés.

Mais décidément, Somua n'a pas de chance car la commission estime que « *comme il fallait s'y attendre, l'augmentation de la puissance du moteur demandée par la commission a obligé le constructeur à remanier profondément le premier projet, sans en changer, toutefois, les principes essentiels (chenilles, suspension, mécanisme de direction, armement).* » D'autre part, elle note que « *la pression unitaire en terrain mou devrait être diminuée, celle indiquée est, en effet, supérieure au chiffre du programme* ». Effectivement Somua qui a allongé de 40 cm son char et augmenté notablement son poids, n'a

---

NOTES

[6] En réalité, un simple avant-projet sur planche à dessin.

[7] La future ARL 2C du S 40.

[8] La tourelle APX 1-CE montée sur le S 35.

[9] Il s'agit du moteur Hispano-Suiza de 12 cylindres en V donnant en fait 280 ch. Le même est prévu également pour le char Poniatowski et sera monté aussi sur le prototype de l'automoteur ARL V 39, concurrent du futur SAu 40.

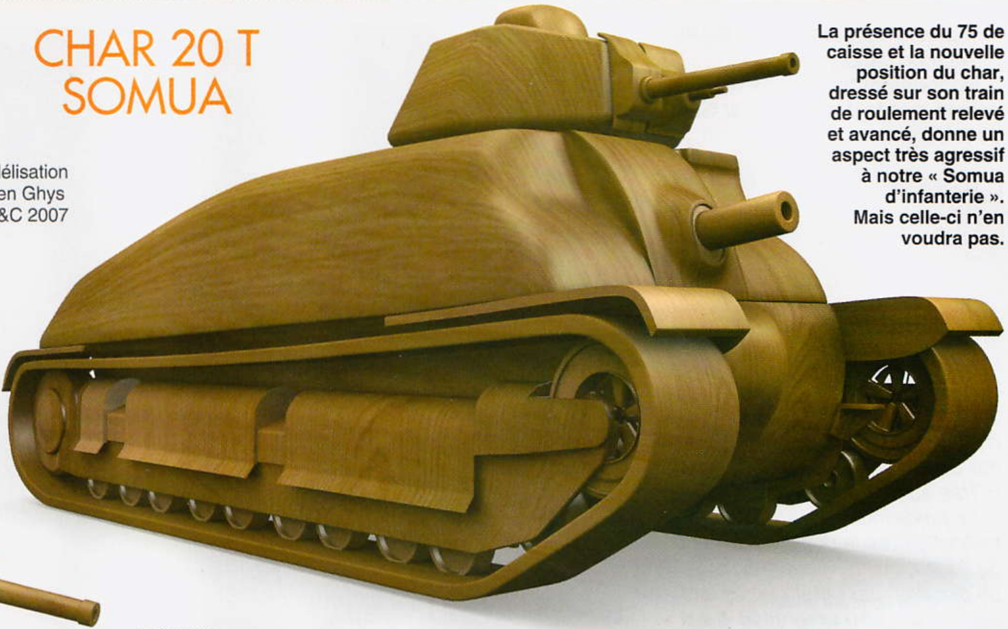
Au sujet de la MAQUETTE

Réalisation basée sur le modèle S 35 de cavalerie et sur les éléments connus du SAu 40. Les plans du char de 20 t Somua n'ont pas été retrouvés.

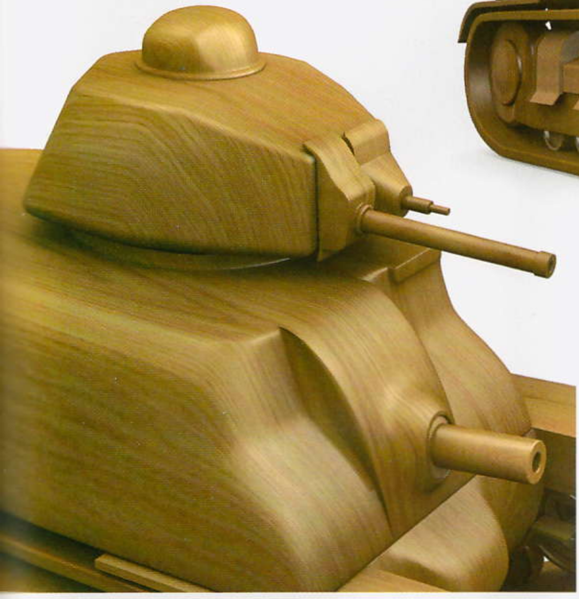
Modèle soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.

CHAR 20 T SOMUA

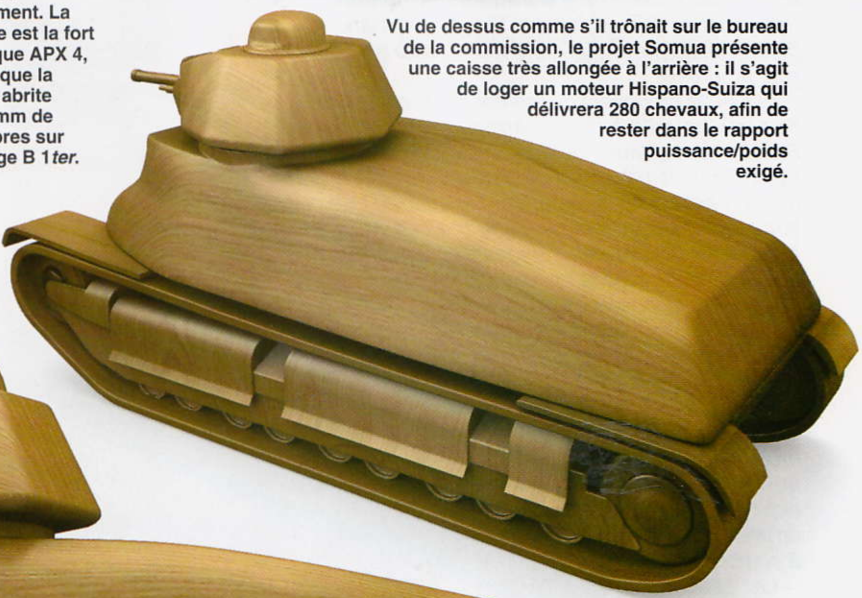
Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007



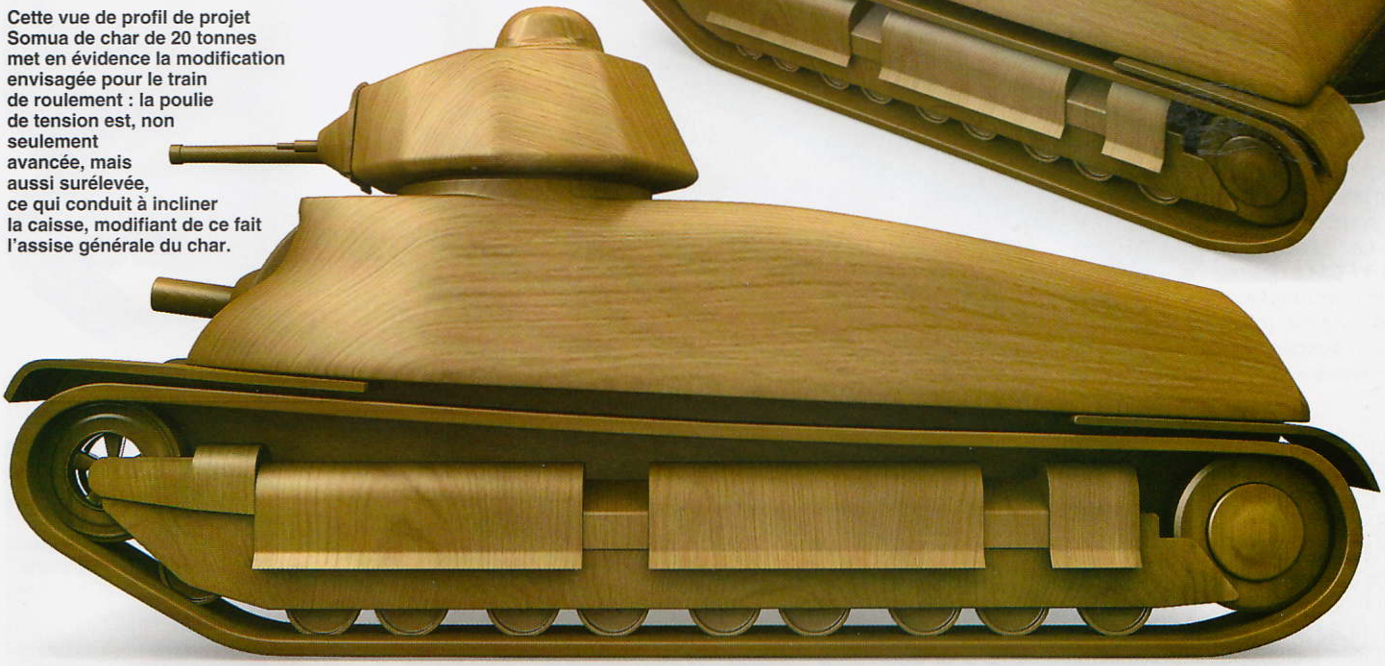
La présence du 75 de caisse et la nouvelle position du char, dressé sur son train de roulement relevé et avancé, donne un aspect très agressif à notre « Somua d'infanterie ». Mais celle-ci n'en voudra pas.



Détail de l'armement. La tourelle est la fort classique APX 4, tandis que la caisse abrite un 75 mm de 17 caibres sur montage B 1*ter*.



Vu de dessus comme s'il trônait sur le bureau de la commission, le projet Somua présente une caisse très allongée à l'arrière : il s'agit de loger un moteur Hispano-Suiza qui délivrera 280 chevaux, afin de rester dans le rapport puissance/poids exigé.



Cette vue de profil de projet Somua de char de 20 tonnes met en évidence la modification envisagée pour le train de roulement : la poulie de tension est, non seulement avancée, mais aussi surélevée, ce qui conduit à incliner la caisse, modifiant de ce fait l'assise générale du char.

guère augmenté la surface portante de sa chenille (3,6 m^2 au lieu de 3,5 m^2). De ce fait, la pression unitaire sur terrain mou est passée de 0,75 kg à 0,79 kg.

En revanche, ce que le rapport ne signale pas, Somua a rehaussé la poulie de renvoi à l'avant pour rendre la chenille plus prenante. D'autre part, en élargissant de 10 cm la largeur de son char et en augmentant sa longueur, il a abaissé de ce fait le centre de gravité, et fortement limité la tendance au basculement en dévers, handicap bien connu du char de cavalerie S 35, large de 2,12 m seulement. L'augmentation du volume du char a permis d'augmenter la capacité des réservoirs qui passe de 500 à 700 litres et donne au projet une autonomie de 280 km, c'est-à-dire celle du S 35 dont le réservoir contient 400 litres de carburant. Car bien entendu, le moteur de 300 ch est plus gourmand que celui de 200 ch du S 35.

Suivent d'autres critiques qui concernent la chambre de combat, le Somua possédant le même défaut d'organisation que le char BDR : il est demandé que le canon situé dans l'axe soit décalé sur la droite tandis que la tourelle sera décalée vers la gauche. Et puis, inattention du bureau d'études Somua, certainement distrait, mais relevée par la commission : « *le capot de conduite du pilote devrait être organisé en vue de permettre la vision à droite* ». Soucieuse des dispositions prises pour l'aménagement de la chambre de combat, la commission demande la réalisation d'une maquette « *por-*

Notes

10. Pour compenser l'augmentation de l'encombrement du moteur de 12 cylindres par rapport au 8-cylindres de 190 ch monté à l'origine.

11. C'est-à-dire 60 mm au lieu de 40 mm.

12. Ce qui, avec le moteur de 280 ch, donne le rapport puissance/poids imposé de 10 ch/t.

tant principalement sur les facilités de pointage et de service du canon de 75 ».

Nonobstant toutes ces réserves, « *la commission estime que le projet de char Somua peut être pris en considération* ».

Char de 20 tonnes FCM

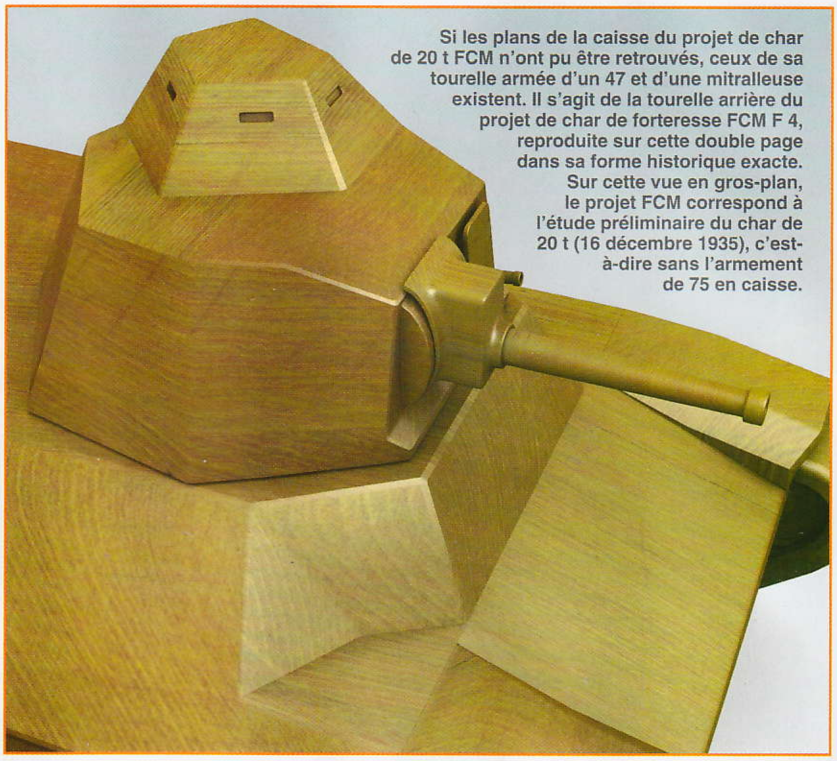
Les forges et chantiers de la Méditerranée, qui participent à la construction du char B et ont aussi fait adopté tout récemment leur nouveau char léger modèle 1936, sont fort bien placés pour s'inscrire dans le programme du char de 20 tonnes. La proposition de La Seyne-sur-Mer dans ce domaine est celle d'un gros FCM 36 disposant de l'armement du char B. Le rapport de la commission est significatif : « *Le projet de char 20 t de cette société répond aux conditions optima du programme, il est donc comparable au char B 1bis au point de vue blindage et armement.*

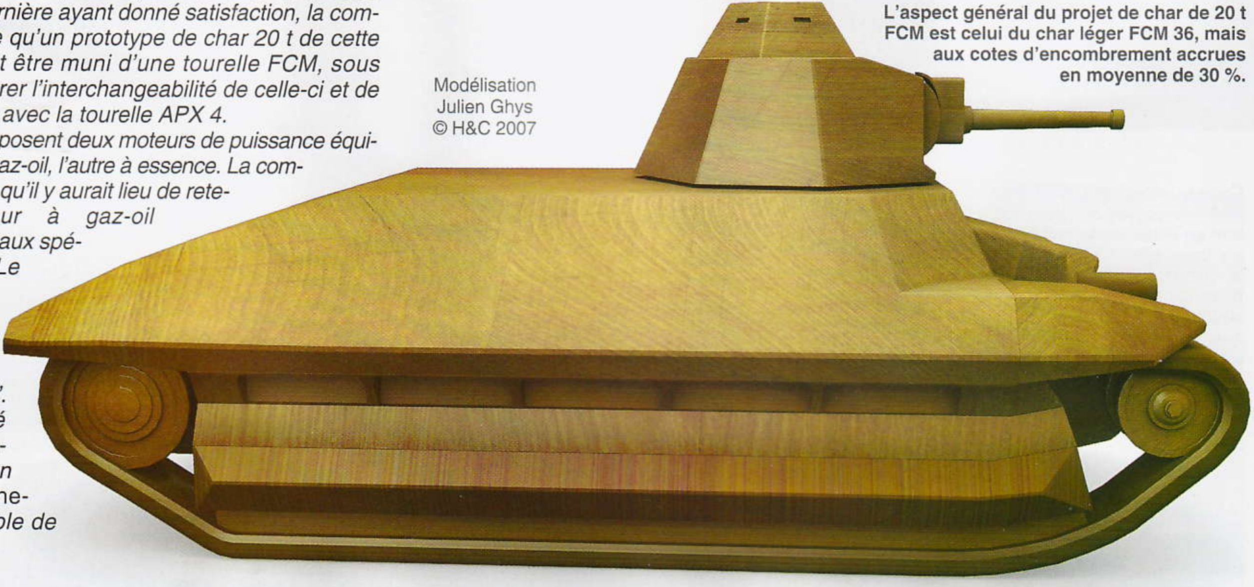
Le poids indiqué par les FCM a été sous-estimé, ce char atteindra le poids de 25 tonnes au moins (au lieu de 23,7 t, chiffre indiqué à l'avant-projet). Le système de direction par embrayages latéraux est simple, mais sans doute peu progressif. Il est analogue à celui du char 1936 FCM[13]*. Il y aurait intérêt néanmoins à demander à cette société, en cas de commande d'un prototype, de prévoir un autre mécanisme de direction plus progressif.*

Les FCM proposent de monter sur le char en question une tourelle à double armement (canon de 47 SA 35 et mitrailleuse) analogue à celle du char 1936 FCM. Cette dernière ayant donné satisfaction, la commission estime qu'un prototype de char 20 t de cette société devrait être muni d'une tourelle FCM, sous réserve d'assurer l'interchangeabilité de celle-ci et de son armement avec la tourelle APX 4.

Les FCM proposent deux moteurs de puissance équivalente, l'un à gaz-oil, l'autre à essence. La commission estime qu'il y aurait lieu de retenir le moteur à gaz-oil conformément aux spécifications : " Le moteur sera un moteur à explosion ou de préférence à combustion ".

La société des FCM a dessiné un maillon de chaîne [chenille] *susceptible de convenir* ».


Si les plans de la caisse du projet de char de 20 t FCM n'ont pu être retrouvés, ceux de sa tourelle armée d'un 47 et d'une mitrailleuse existent. Il s'agit de la tourelle arrière du projet de char de forteresse FCM F 4, reproduite sur cette double page dans sa forme historique exacte. Sur cette vue en gros-plan, le projet FCM correspond à l'étude préliminaire du char de 20 t (16 décembre 1935), c'est-à-dire sans l'armement de 75 en caisse.


L'aspect général du projet de char de 20 t FCM est celui du char léger FCM 36, mais aux cotes d'encombrement accrues en moyenne de 30 %.

Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

Char de 20 tonnes Fouga [14]

L'avant-projet proposé par ce constructeur spécialisé dans les tracteurs agricoles « *qui n'a jamais construit de char* » est dans l'ensemble bien accueilli d'autant que son armement constitué par un 75 mm en chasse et une tourelle APX 4 avec 47 mm SA 35 correspond parfaitement au programme. Pour le pointage du 75 mm en chasse assuré par le pilote comme sur le char B, on remarque que la lunette de pointage est trop éloignée de l'épiscope PPL de vision, ce qui demande au pilote des contorsions peu compatibles avec ses missions.

Le système de direction par boîtes sélectives Wilson paraît répondre au programme des spécifications au point de vue progressivité et aisance de conduite. Ces spécifications tendent effectivement à obtenir, en ce qui concerne ces deux derniers points, les mêmes qualités que sur le B 1 mais sans le système Naeder. Cet aspect important est confirmé par la remarque suivante :

« *Il est signalé dans le mémoire que les freins sont des freins d'arrêt et d'immobilisation et ne servent en aucune manière à la direction. Il serait avantageux de prévoir l'emploi du freinage des chenilles pour assurer la direction du char sur de petits parcours, en cas de panne des mécanismes de transmission* ».

Comme le projet Fouga n'a pas les chenilles enveloppantes du char B, on demande à ce que les poulies de tension soient surélevées dans la mesure du possible. Mais Fouga a déjà vu le problème et la commission, se référant au mémoire présenté par la société, en conclut que « *le montage des poulies de tension prévu au mémoire en vue d'augmenter le franchissement en hauteur des dénivellations serait à envisager* ».

En revanche, le char Fouga est présenté avec des chenilles du type Carden-Loyd comme le Lorraine, ce qui est normal car à l'époque, c'est encore la seule qui permette des vitesses élevées sur route. La commission, comme pour le projet Lorraine, ne l'entend pas ainsi et confirme sa position comme suit : « *la chenille Carden-Loyd du projet ne paraît pas devoir être retenue. Pour qu'un char de ce tonnage puisse virer facilement en tout terrain, il est indispensable que les bords de la chenille soient relevés. La chenille en cause qui convient à peine pour un char de 10 tonnes (R 35) et qui par ailleurs s'use rapidement, ne saurait être retenue sur un char de 25 tonnes. En cas de commande d'un prototype, le constructeur devrait donc présenter une autre chenille* ».

Au sujet de la MAQUETTE

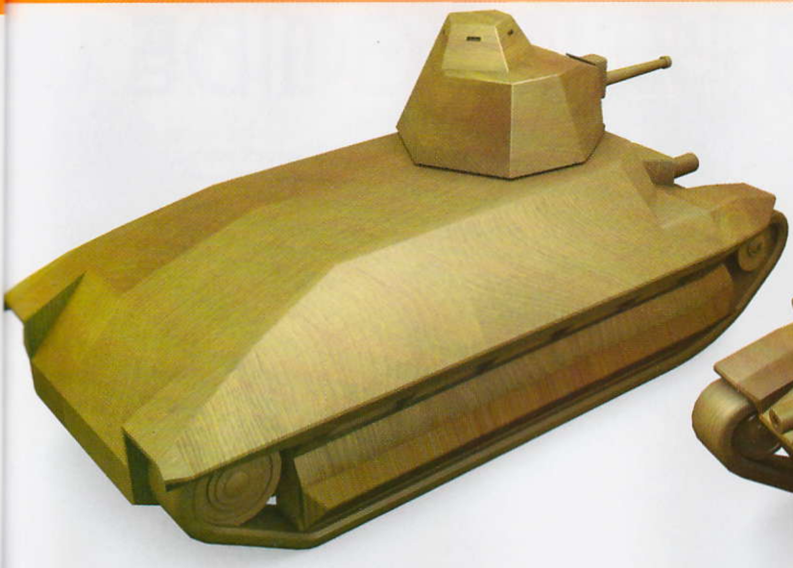
Reconstitution intégrale par nos soins. Les plans du char de 20 t FCM n'ont pas été retrouvés.

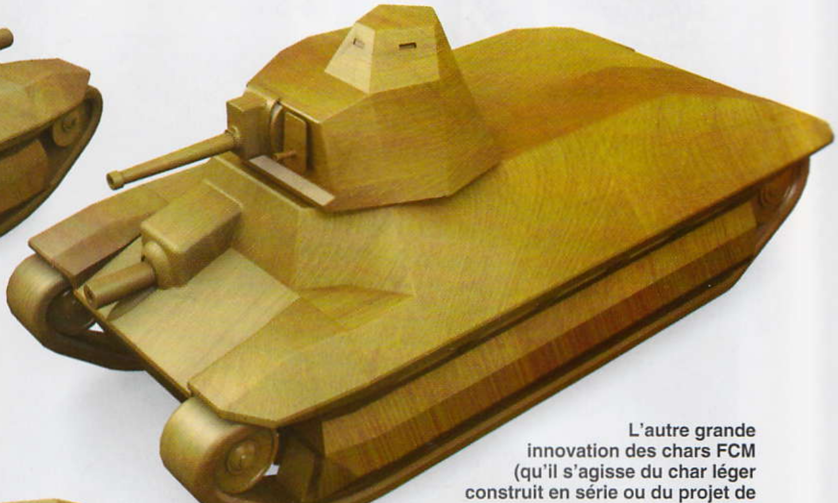
Modèle soumis à notre autorisation pour toute reproduction à plat ou en relief.

Notes

[13] Désignation réglementaire. L'on dit « *FCM 36* » par commodité uniquement, ce qui est vrai aussi pour les R et les H.

[14] Aucun tracé de ce projet de char n'a pu être retrouvé à ce jour, nous privant de la possibilité d'en proposer une représentation visuelle, même sommaire, aux lecteurs de GBM.

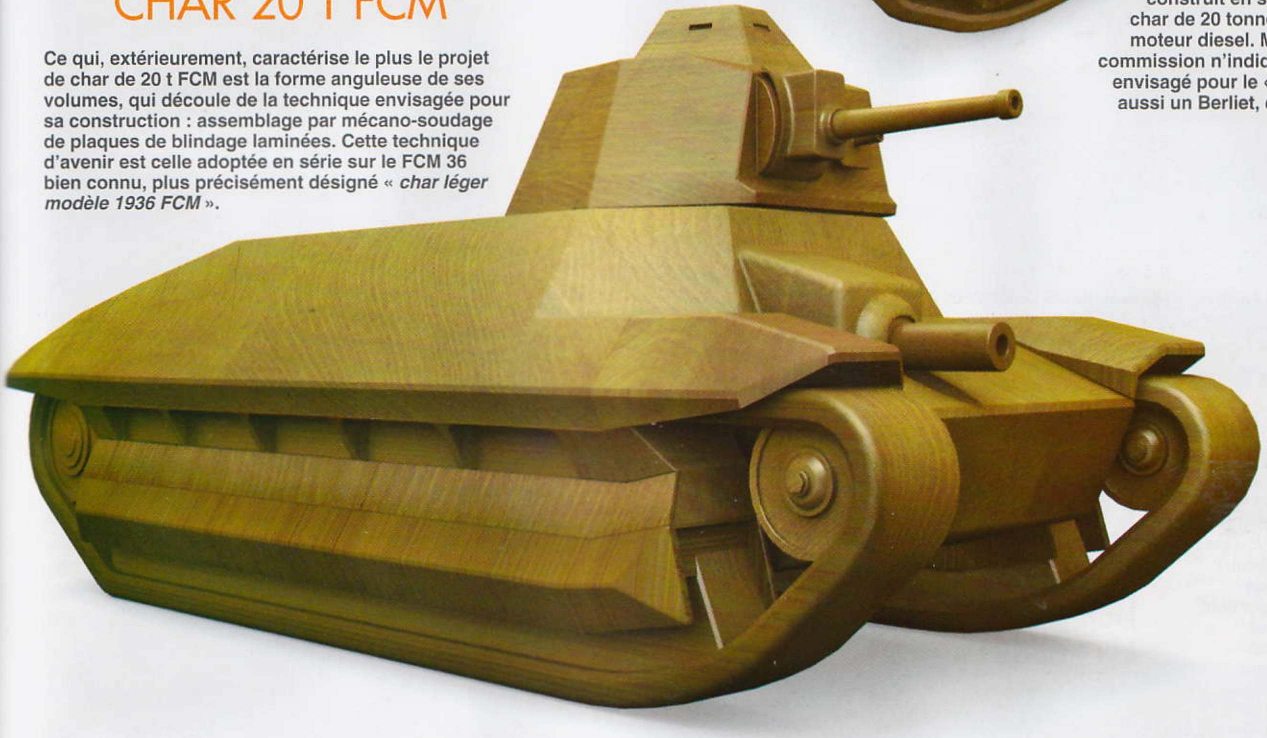




CHAR 20 T FCM

Ce qui, extérieurement, caractérise le plus le projet de char de 20 t FCM est la forme anguleuse de ses volumes, qui découle de la technique envisagée pour sa construction : assemblage par mécano-soudage de plaques de blindage laminées. Cette technique d'avenir est celle adoptée en série sur le FCM 36 bien connu, plus précisément désigné « *char léger modèle 1936 FCM* ».

L'autre grande innovation des chars FCM (qu'il s'agisse du char léger construit en série ou du projet de char de 20 tonnes) réside dans son moteur diesel. Mais le rapport de la commission n'indique pas si le moteur envisagé pour le « 20 tonnes » est lui aussi un Berliet, ce qui est probable.



Modélisation
Julien Ghys
© H&C 2007

VERS UN CHAR PLUS LOURD, ARMÉ D'UN 75 EN TOURELLE

À l'évidence, l'examen des différents projets confirme l'impossibilité de tenir les 20 tonnes avec des engins à double armement et blindés à 60 mm. Même le char Poniatowski est à 23 tonnes.

La solution Renault avec 75 mm de 29 calibres (ou 47 mm de 50 calibres) en tourelle a séduit malgré certaines réserves en ce qui concerne son organisation. Aussi décide-t-on de retenir cette solution pour l'ensemble des avant-projets et d'abandonner celle du double armement.

Mis à part Renault et FCM, tous les autres constructeurs ne se sont attachés qu'au châssis. Il convient donc de lancer les études pour une tourelle armée d'un 75 mm de 29 calibres qui pourra être montée sur les châssis constructeurs qui en sont démunis. L'ARL et FCM qui travaillent de concert sont chargés de mener à bien l'entreprise. L'ARL, particulièrement piqué au vif par l'intrusion de Renault dans son domaine de prédilection, va mettre les bouchées doubles en démolissant la tourelle Renault. De leur côté les FCM proposent la tourelle de 75 mm installée sur le projet de char de forteresse F 4 et qui dérive directement de celle du char lourd FCM 2C.

Cette importante modification oblige à reprendre, sur tous les avant-projets autres que celui de Renault, l'organisation de la chambre de combat — le 75 mm de 17 calibres en chasse disparaît — ainsi que la circulaire de tourelle prévue aux cotes de l'APX 4 armée du 47 mm SA modèle 1935 de 32 calibres. Compte tenu du poids d'une tourelle de 75 (29 calibres) que l'on estime à quatre tonnes et de la masse moyenne des châssis en projet, la limite de poids passe de 20 à 30 tonnes.

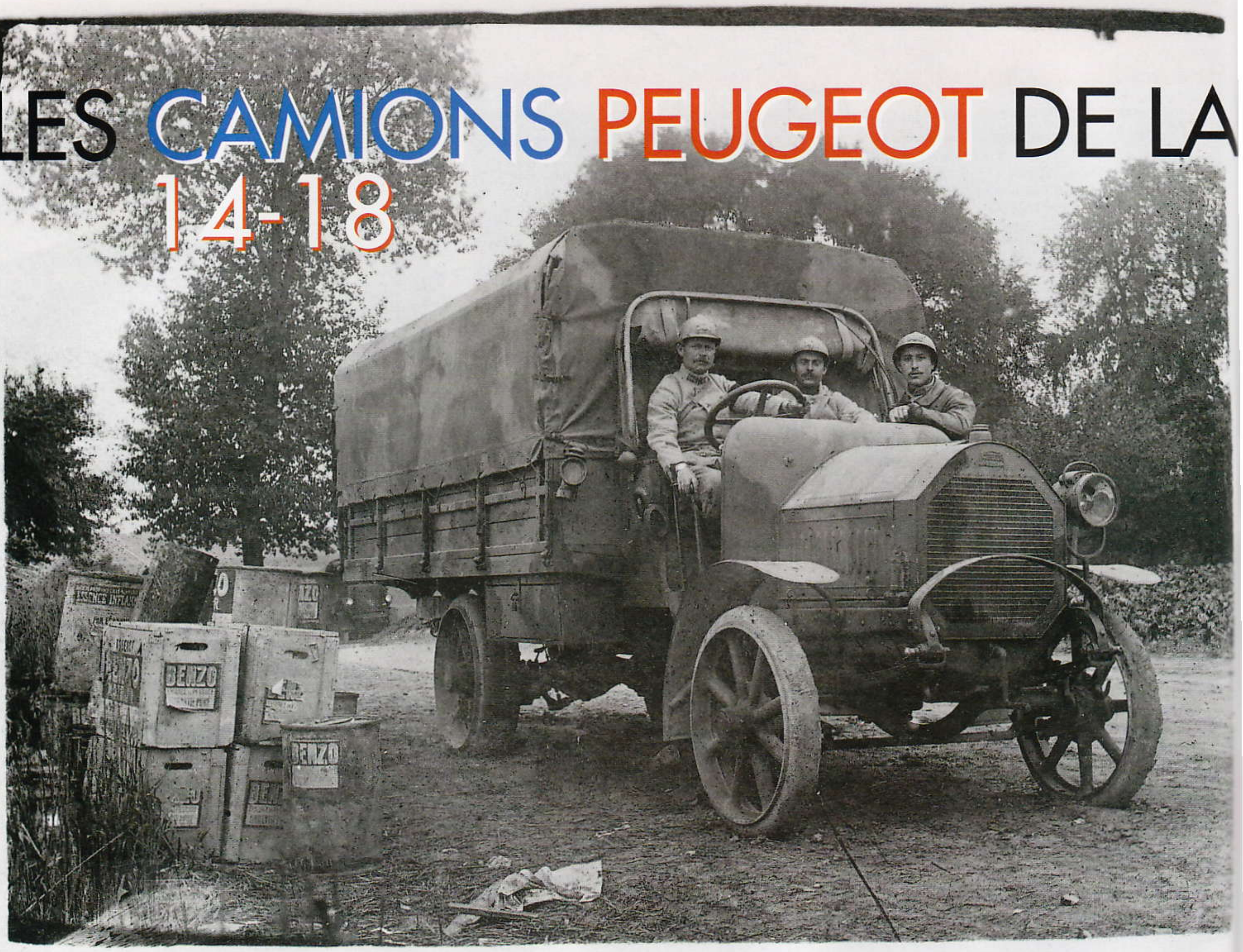
Renault a donc réussi son « coup » et même au-delà, car non seulement, il a imposé l'armement principal en tourelle, mais avec son avant-projet dont la masse est estimé entre 25 et 27 tonnes, il se retrouve bien placé dans le cadre de l'augmentation de tonnage. La commission le constate d'ailleurs en reconnaissant que le projet Renault figure parmi les moins lourds.

Au passage, Renault a, sinon éliminé, du moins sérieusement limité les chances de son concurrent le plus sérieux : le char Poniatowski/SEAM. Ce dernier, organisé pour recevoir une tourelle APX 4, va devoir attendre l'arrivée d'une tourelle de 75 (29 calibres) ARL ou FCM pour répondre à l'orientation nouvelle du programme. L'étude d'une telle tourelle prendra bien de deux à trois ans et, avec l'industrialisation, quatre ans. Ce n'est donc pas, au mieux, avant 1940 que le châssis SEAM pourra être industrialisé. D'ici, là, Renault a toutes les chances de le « coiffer ».

Comme nous ne sommes alors qu'au niveau de la réflexion et de la planche à dessins, la commission va, pendant toute l'année 1937, se pencher point par point sur les différents composants du *char qui n'est déjà plus de 20 tonnes*.

Au fil des réunions qui se déroulent à un rythme soutenu, la volonté des membres de la commission de s'écarter des voies connues pour faire du neuf entraînera le programme vers un objectif particulièrement ambitieux, le « **char G 1** » que nous découvrirons dans notre prochain numéro. *(à suivre)*

LES CAMIONS PEUGEOT DE LA 14-18



Le plus classique des Peugeot de la Grande Guerre, le TYPE 1525 de 1916, est reconnaissable à son plateau arrière long formant un important porte-à-faux. Celui-ci, photographié le 25 juillet 1916, appartient à une unité d'artillerie, comme le montre son camouflage et l'insigne de casque du personnel. Au premier plan, un petit stock de carburant.
(Coll. F. Vauvillier)

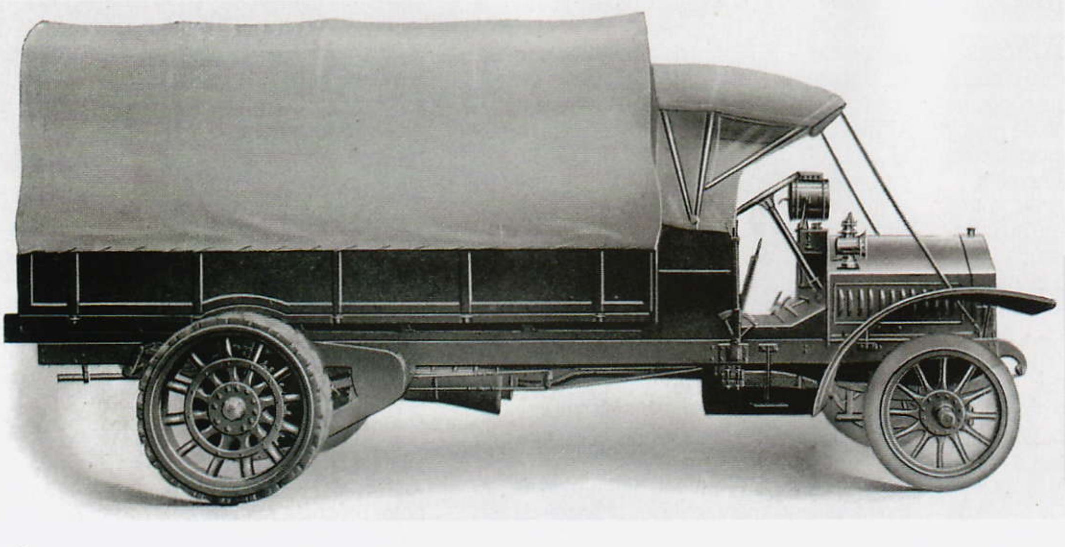
François Vauvillier

Qui se souvient que le grand constructeur de Sochaux a construit des camions ? Et qui sait que ceux-ci ont connu leurs plus belles heures durant la Grande Guerre ?

La rencontre entre Peugeot et l'armée intervient extrêmement tôt — en 1900 — avec la participation du constructeur au *Groupe XVIII (armées de terre et de mer)* de l'exposition universelle de Paris. La jeune Société des automobiles Peugeot [1] y présente un véhicule automobile à usage purement militaire, en abordant le sujet par son sommet : un **coupé pour chef d'état-major** dont la carrosserie, réalisée par Kellner, est encore totalement dans la lignée des voitures hippomobiles.

Cette réalisation aussi unique qu'anecdotique ne fera pas école. Dans les années qui suivent, Peugeot s'attelle, comme tous ses concurrents présents dans le domai-

Deux camions Peugeot photographiés à l'occasion des manœuvres de 1910. Celui du premier plan est probablement un TYPE 109 22 HP à empattement de 3,90 m. Le second, plus petit, est sans doute un 18 HP.
(Coll. F. Vauvillier)



Le TYPE 110 figure au catalogue Peugeot de 1911. Il s'agit déjà d'un camion de 3,5 t de charge utile, dit « *modèle colonial* » : les bandages arrière sont crantés et la chaîne est protégée sous un carter. Empattement de 4,00 m. En 1913, un camion parfaitement semblable apparaît sous la désignation de TYPE 506. Plusieurs dizaines seront mis en service dans l'armée fin 1914.
(Coll. F. Vauvillier)

PEUGEOT TYPE 507, FIN 1914
Basé sur le catalogue Peugeot 1913, où il est pompeusement baptisé 35 HP alors que sa puissance fiscale est rectifiée à 22 chevaux, ce profil photographique illustre les quelques gros porteurs 5 t « de série », livrés aux armées avant la fin de l'année 1914. Ils sont peints en gris perle (« gris artillerie ») et nous avons reconstitué, sous toute réserve, leurs indications de tonnage. Le matricule est inconnu. À la différence des exemplaires du concours d'endurance de 1913 (→ *ci-dessous*), ils ne comportent pas de portière.

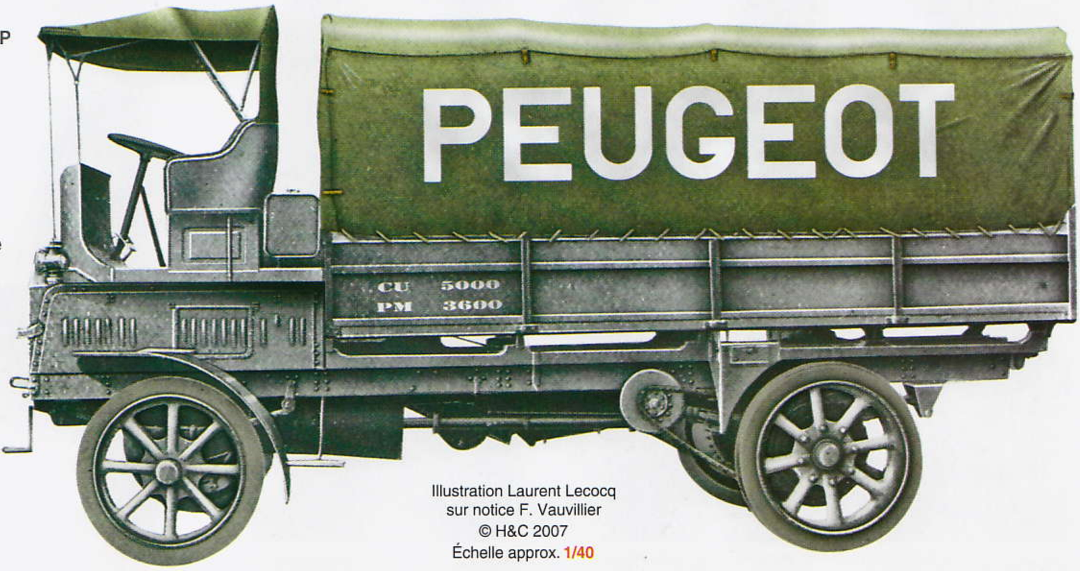


Illustration Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle approx. 1/40

ne du camion, à faire distinguer ses modèles du catalogue dans les concours qu'organise annuellement l'Automobile Club de France avec, depuis 1905, des épreuves spéciales d'endurance placées sous l'égide du ministère de la Guerre[2]. C'est ainsi qu'au concours de 1906 (Paris-Marseille aller-et-retour en seize étapes), Peugeot se classe en tête, avec son **type 64**, que l'on peut regarder comme, à la fois le premier véritable *camion* Peugeot — bien qu'encore fort léger —, et le premier *camion militaire*, par destination, de la marque.

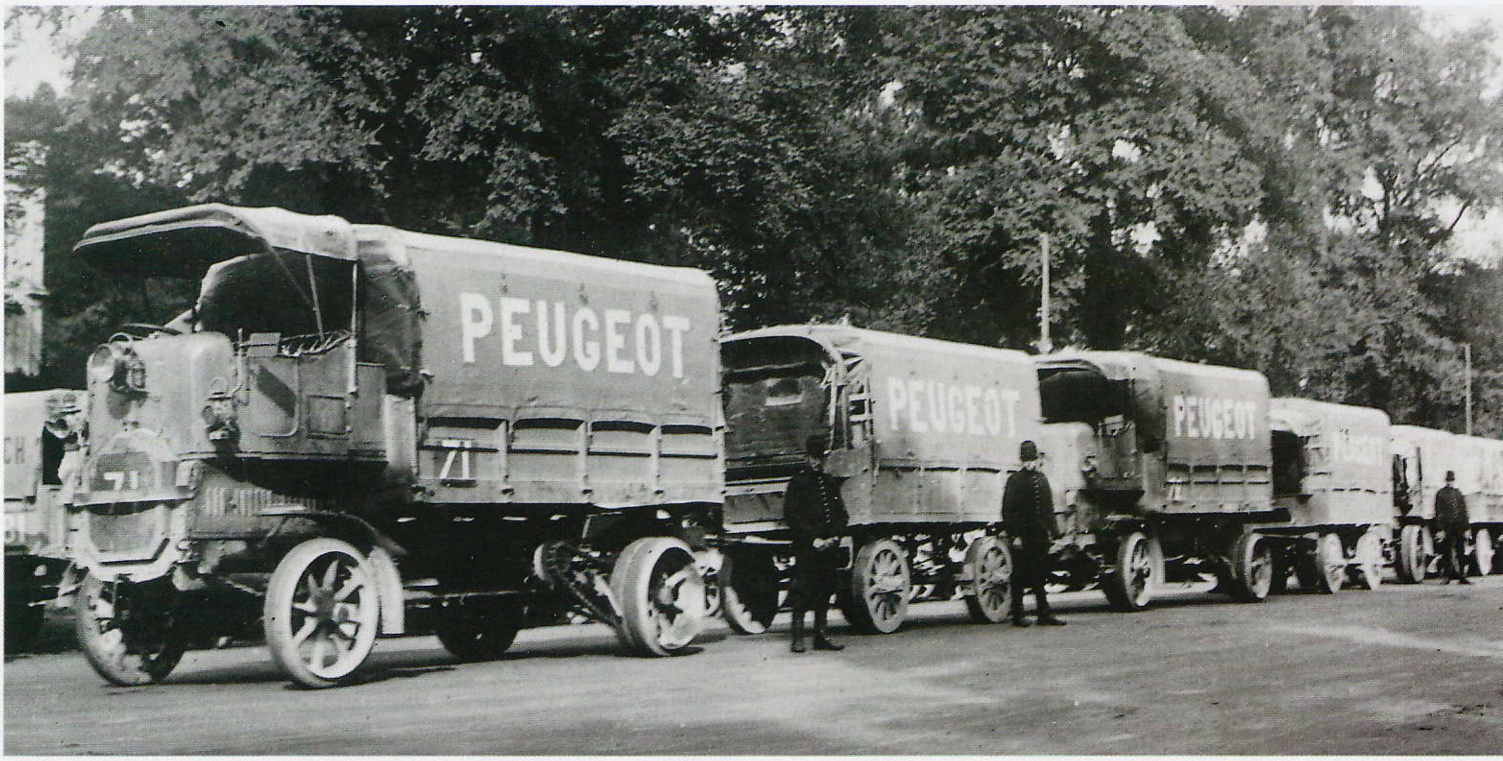
Trois camions Peugeot, un 22 HP de 2 t, probablement **type 109** (15 cv rectifiés), et deux 18 HP de 2 t, participent aux manœuvres de 1908. Il en sera de même en 1910 et, la même année, Peugeot se signale à nouveau au concours d'endurance en faisant primer son petit **type 124 A**, un 22 HP (12 cv rectifiés) de 2 t.

Au catalogue de 1911 figure le plan de châssis du *camion militaire* **type 109 C** de 3 t, le premier à recevoir le moteur HM de 3 817 cm³. Au concours de cette année-là, deux Peugeot 22 HP (17 cv rectifiés), distincts, sont reçus aux primes : un 2 t et un 3 t (sans doute le 109 C). Décrits dans le *Vade-mecum des acheteurs de camions automobiles* (2ᵉ édition 1912), tous deux ont le même moteur HM et comportent déjà toutes les caractéristiques de modèles qui figureront deux ans plus tard au catalogue Peugeot, les **type 504** et **type 505**.

En 1913, ces derniers participent au concours d'endurance militaire, en même temps qu'un gros porteur à la silhouette nouvelle chez Peugeot — configuration à « *moteur sous siège* » déjà pratiquée par plusieurs autres constructeurs — qui restera devant l'Histoire le plus lourd des camions Peugeot, le **type 507** de 5 t.

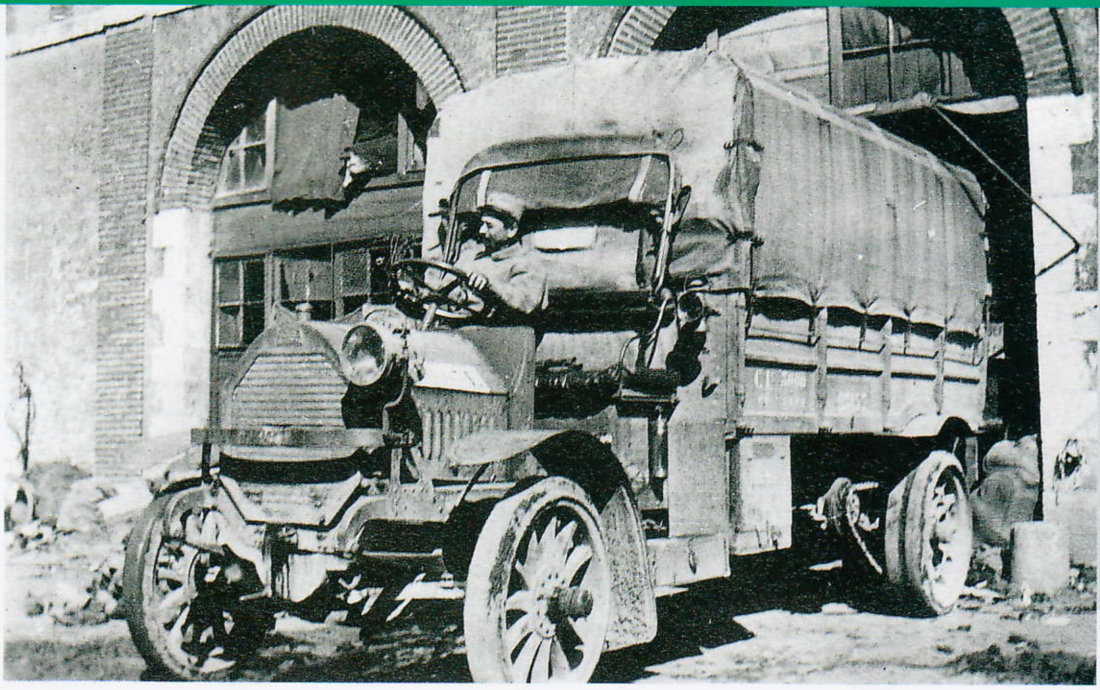
Fin 1913, Peugeot remplace la transmission à chaîne par la transmission à cardan sur tous ses modèles (sauf le 507). Pour les distinguer immédiatement des précédents, le constructeur adopte une nouvelle désignation commençant par 1 000. En été 1914, l'on trouve trois de ces modèles parmi les 29 types des divers constructeurs en lice lorsque, le 30 juillet, le concours annuel est interrompu par ordre ministériel. Il s'agit des

Les deux Peugeot TYPE 507 qui participent au concours de juillet 1913 portent les numéros 71 et 72. Chacun d'eux traîne une remorque, selon la doctrine initiale d'emploi des transports automobiles, sous la forme de trains routiers. Ce principe, source de mécomptes et d'accidents, sera abandonné dès le début de la Grande Guerre. Les deux camions, peints en gris perle (« gris artillerie »), sont équipés de portières tôlées.
(Document constructeur)



NOTES

1. Fondée en avril 1896, parallèlement à la société les Fils de Peugeot Frères préexistante, spécialisée dans l'outillage, les ustensiles, cycles, etc.
2. Par réunion au concours de l'ACF du « *concours de fourgons automobiles destinés au service de l'intendance* ».



Vu en 1915, ce rare camion Peugeot TYPE 505 (construit à 72 exemplaires), nullement typique de la production de guerre, illustre parfaitement les livraisons de l'automne 1914. Retenons les éléments caractéristiques suivants, qui seront abandonnés par la suite :
- transmission par chaîne ;
- roues charonnées en bois ;
- lame de protection de radiateur plate et horizontale ;
- auvent plat et faiblement proportionné ;
- passage de roue sur la ridelle arrière.

Cet exemplaire porte sur le côté l'indication de tonnage *CU 3 000* : le type 505 est classé « 3,5 t » par le constructeur mais l'armée applique à son égard une marge de sécurité dans la charge utile afin de ménager le matériel. Peint un peu loin sur la ridelle, le matricule hélas peu visible serait 23 157. *(Coll. F. Vauvillier)*

type 1513 de 1,5 t (colonial), **type 1514** de 2,5 t et **type 1515** de 3 t, déclarés, comme tous leurs concurrents, bons pour les primes. La guerre qui va éclater dans trois jours ne tardera pas à permettre à tous de valider leur qualité de *camion militaire*.

Les premières commandes de guerre

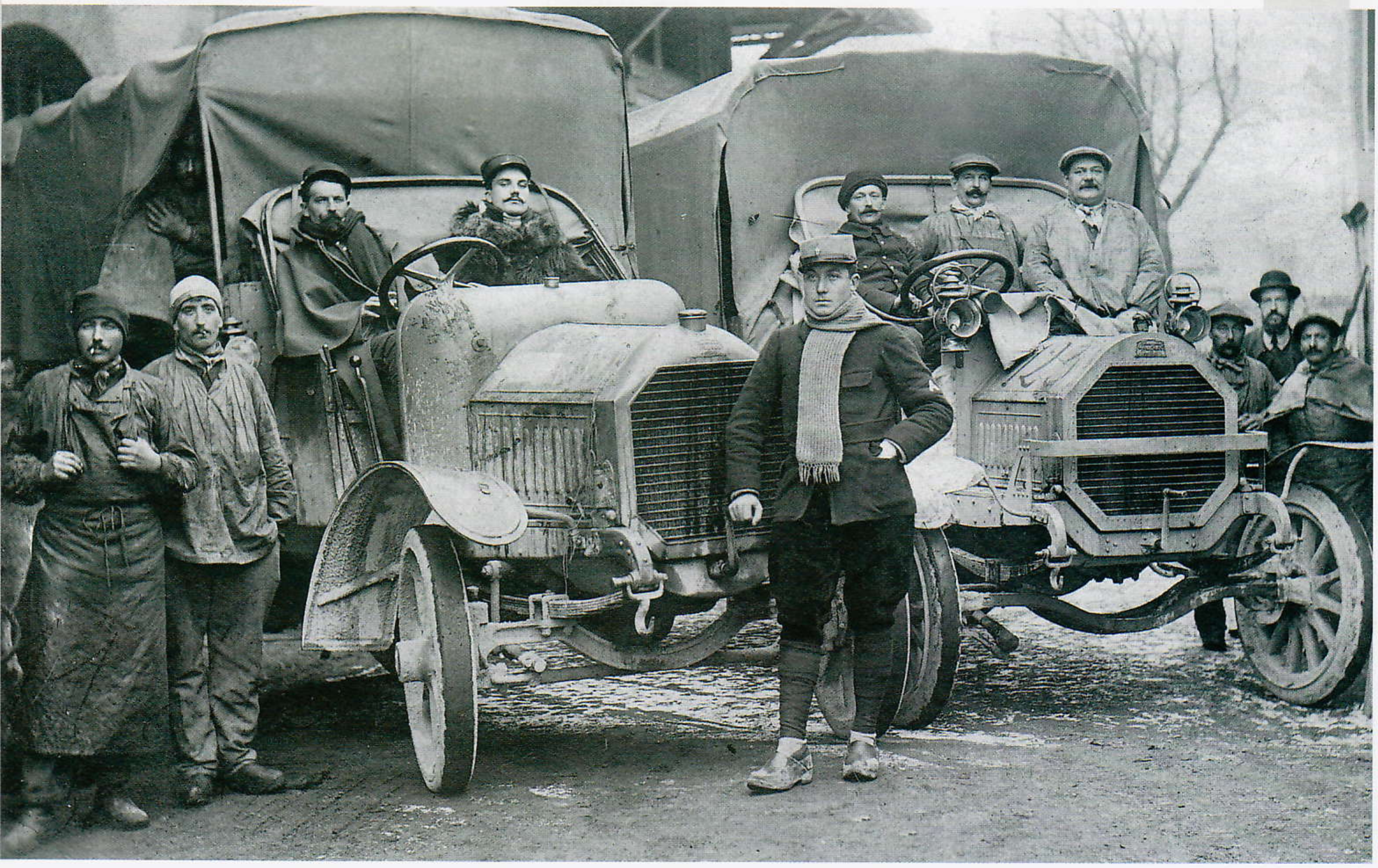
Jusqu'à la guerre, la production de camions (minimum 2 t de charge utile) chez Peugeot n'a été qu'infinitésimale, malgré la succession des modèles que l'on vient d'évoquer. De septembre à novembre 1914 interviennent les premières commandes conséquentes du ministère de la Guerre, comme suit :[3]

	sept.	*oct.*	*nov.*
camions Peugeot 3 t	203		
camions Peugeot 3,5 t	7	120	1
camions Peugeot 4 t	3		
camions Peugeot 5 t	10		10

Les types ne sont pas indiqués, mais l'on reconnaît aisément le plus gros (**type 507** de 5 t), dont 30 exemplaires au total seront produits, ce qui fait de lui le plus rare des camions Peugeot de la Grande Guerre.

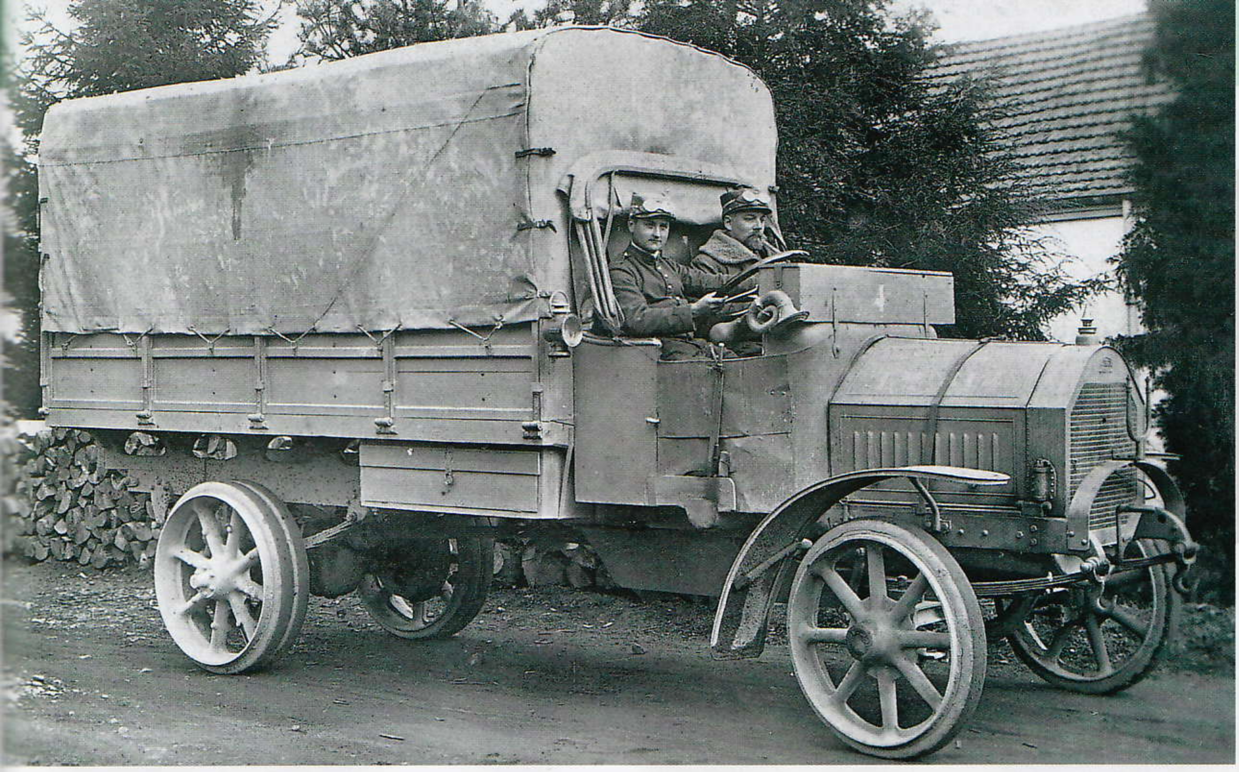
Pour les tonnages inférieurs, l'évidence photographique *(➠ documents publiés sur cette page)* montre

Cet excellent document met en évidence la différence de taille entre un classique Peugeot 4 t de production de guerre (toutefois dépourvu ici de lame de protection de radiateur, ce qui constitue une exception) et un rare camion léger Peugeot TYPE 504 (83 exemplaires construits). Il a les mêmes caractères extérieurs que le type 505 décrit ci-dessus. Sur son capot a été tracé le nombre 123, indiquant peut-être la section de transport. *(Coll. P. Touzin)*



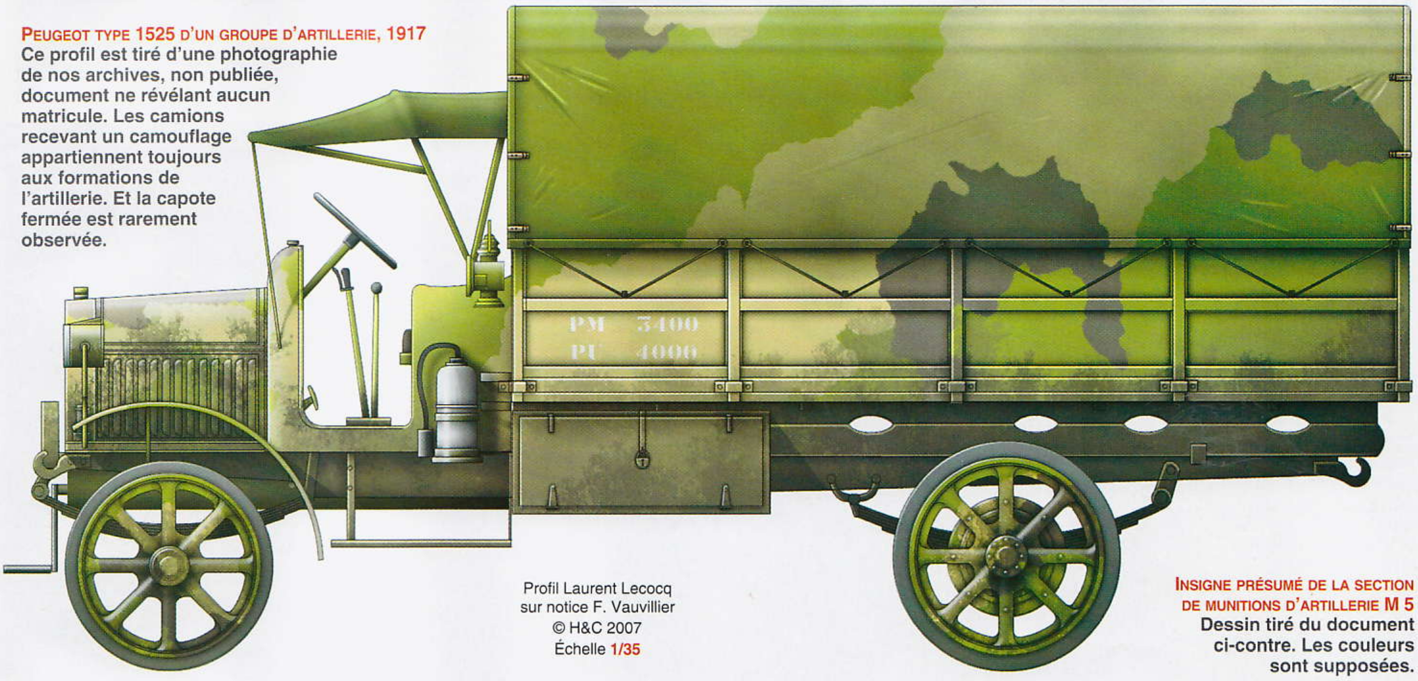
---

[3] Voir *Les camions de la Victoire*, de J.-G. Jeudy et J.-M. Boniface, Massin éd., 1996, page 201.



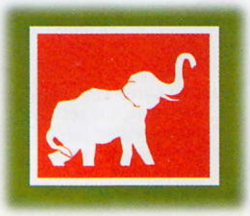
Très bel exemple de camion Peugeot du tout début de la production de guerre (1915), caractérisée par la présence de la portière en tôle. Celle-ci sera rapidement abandonnée en vue de simplifier la fabrication. Mais on notera surtout les ridelles courtes (plateau de 4,30 m), qui seront conservées jusqu'au début de 1916. Il est difficile d'établir s'il s'agit d'un type 1504 ou d'un type 1515, car l'indication de tonnage n'apparaît pas de ce côté-ci. Peint en gris artillerie, ce camion est le n° 4 de son unité, une section de transport du service automobile. *(Coll. P. Touzin)*

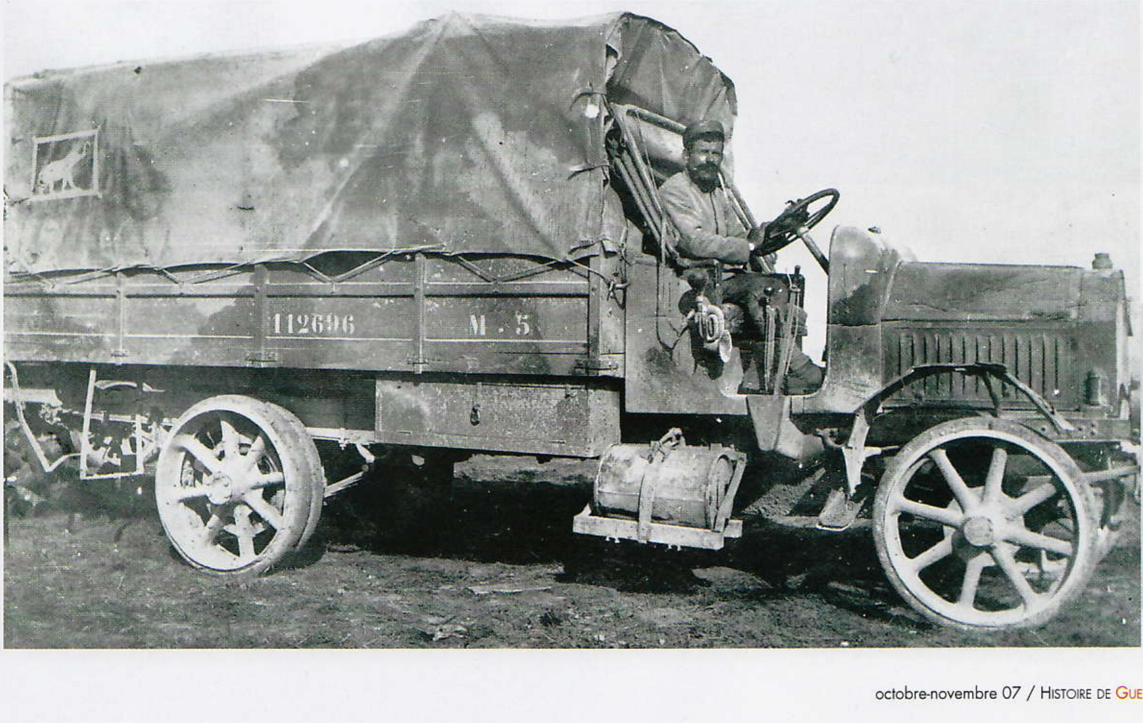
Peugeot type 1525 d'un groupe d'artillerie, 1917
Ce profil est tiré d'une photographie de nos archives, non publiée, document ne révélant aucun matricule. Les camions recevant un camouflage appartiennent toujours aux formations de l'artillerie. Et la capote fermée est rarement observée.



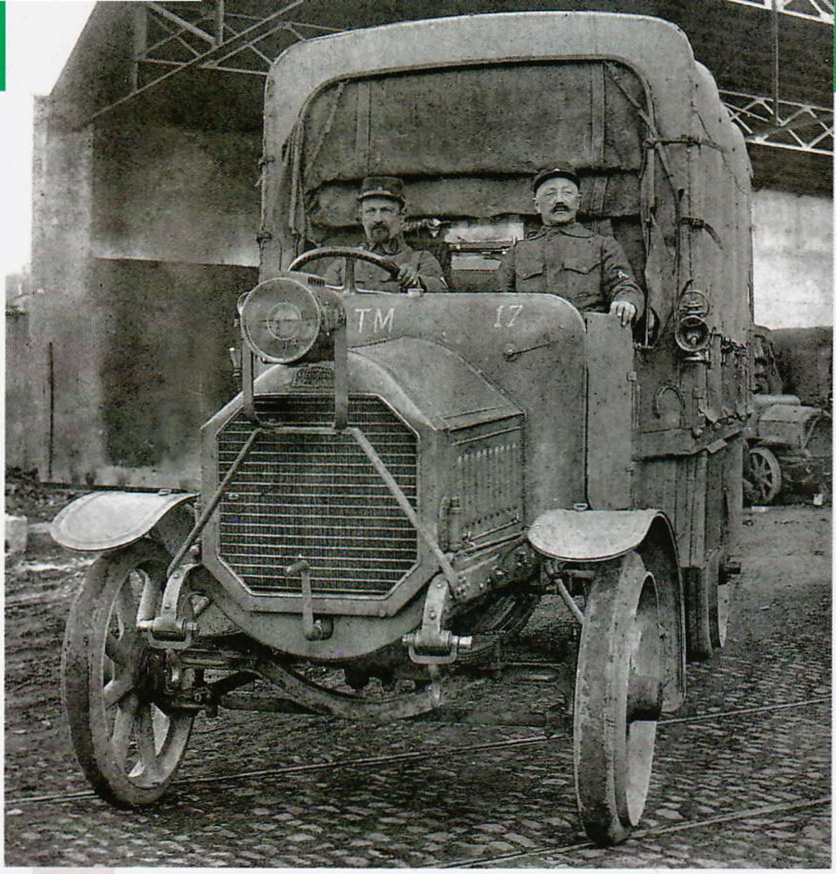
Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Insigne présumé de la section de munitions d'artillerie M 5
Dessin tiré du document ci-contre. Les couleurs sont supposées.

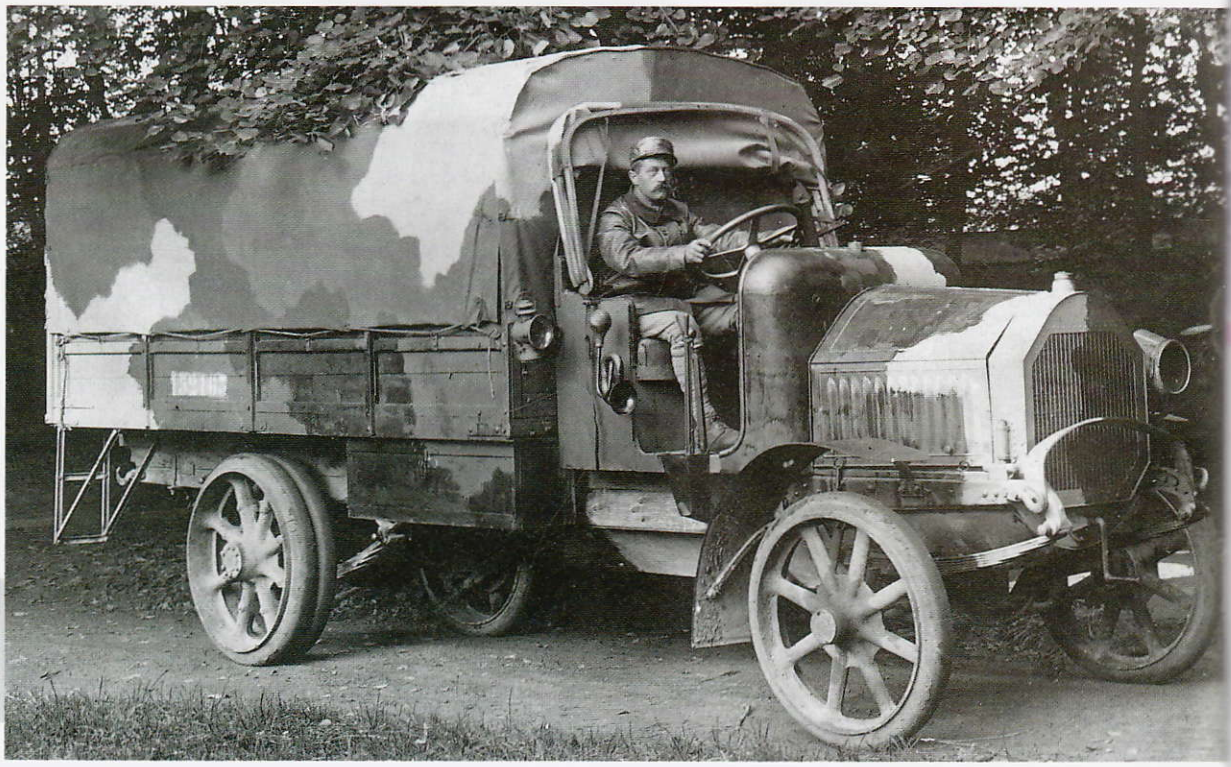




Le camion Peugeot le plus répandu est le type 1525 apparu en 1916, aisément reconnaissable à ses ridelles longues (plateau de 4,75 m). Comme la plupart des camions appartenant à l'artillerie, cet exemplaire matricule 112 696 a reçu une livrée de camouflage. Il arbore en outre un insigne à l'éléphant, présumé être celui de la section de munitions d'artillerie M 5. *(Coll. F. Vauvillier)*



Gros plan sur la face avant d'un Peugeot, **TYPE 1504** ou **1515**, ici muni du radiateur à sommet arrondi. À de rares exceptions près, les camions Peugeot de la Grande Guerre ont la lame de protection de radiateur en arc de cercle sur champ. Mais ici, elle est absente et remplacée par un insolite support de phare placé en position centrale. Ce camion est le « 17 » de son unité, une section de transport de matériel (TM), carte-photo datée au dos « *campagne 1914-1915* » *(Coll. P. Touzin)*



Peugeot **TYPE 1525** (châssis allongé) **152 163** appartenant à une unité d'artillerie. Son camouflage, apposé après la sortie d'usine, préserve le matricule blanc sur fond gris perle. *(Coll. P. Touzin)*

que les camions fournis au titre des premières commandes ont été, en majorité, des modèles de la gamme 1913 (**types 504**, **505** et **506**) à transmission par chaîne et roues charonnées en bois.

Comme tous les camions de cette époque, leur vitesse est très faible : si le type 506 est capable (sur catalogue) de 33 km/h grâce à son moteur HO comparativement puissant pour son tonnage, le léger 504 plafonne à 30 km/h, devançant le moyen 505 (25 km/h) et le lourd 507 (20 km/h).

1915-1918 : une production organisée

Les nouveaux modèles du concours de 1914 à transmission par cardan vont constituer quant à eux la base de la production de guerre. Celle-ci s'appuie sur une convention de janvier 1915 assignant à Peugeot l'objectif de 80 camions par mois (il sera dépassé par la suite), qui seront construits en deux classes de tonnage. Jusqu'à la fin de 1916, il s'agit des modèles suivants :

– **types 1504 A** et **1504 B** (développement du type 1514 du concours) de 3 t ;

– **type 1515** de 4 t.

Visuellement, la grande nouveauté apportée sur ces camions dans le cadre de la production de guerre est la généralisation des roues en acier coulé [4], qui simplifie considérablement la fabrication.

En 1916, deux nouveaux modèles succèdent aux précédents dans leur classe de tonnage respective :

– **type 1524** de 3 t (succédant au 1504) ;

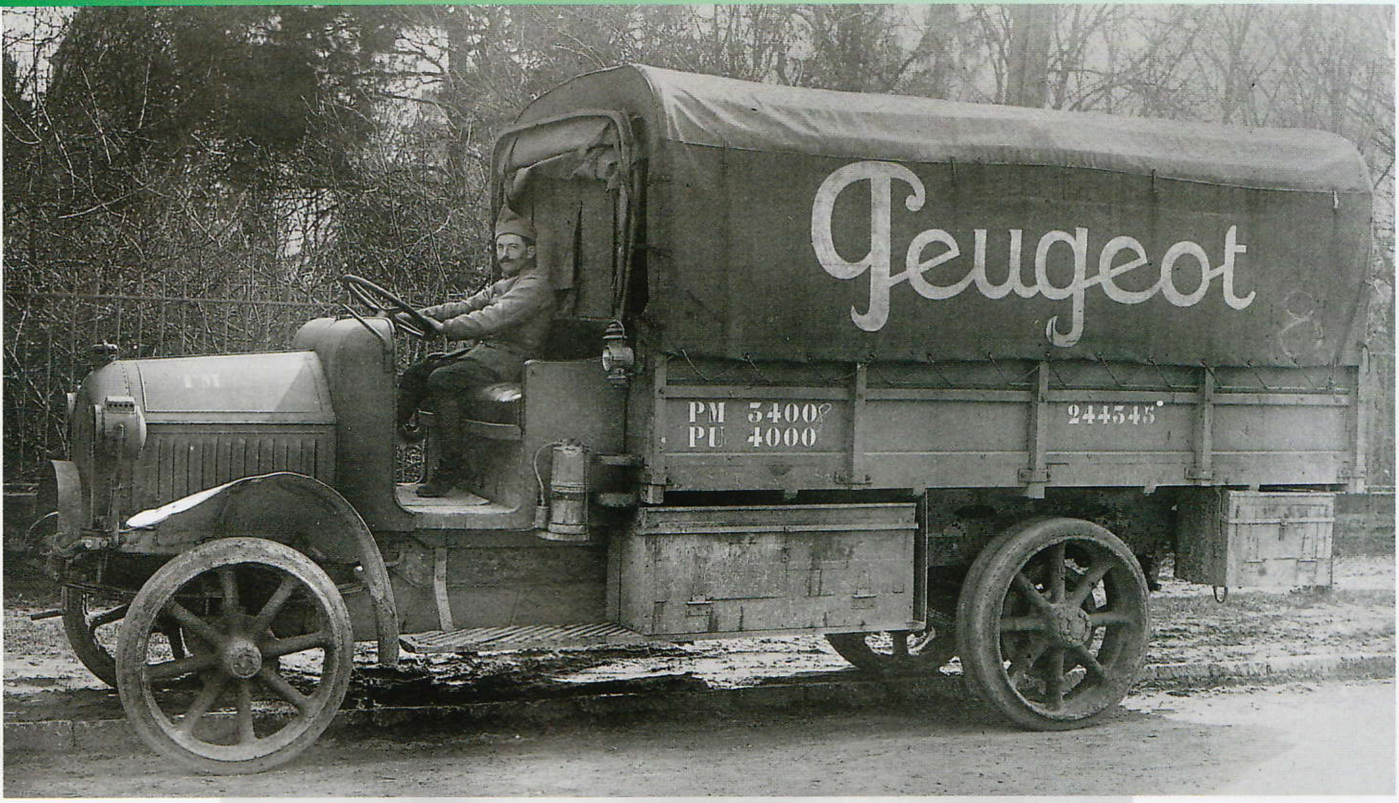
– **type 1525** de 4 t (succédant au 1515 dont il se distingue par un châssis allongé de 45 cm — tout en conservant l'empattement de 3,90 m commun à l'ensemble de la production de guerre — et des bandages de plus forte épaisseur).

Le type 1525 sera, de loin, le plus construit de tous les Peugeot de la guerre. Mais la notion de « série » demeure encore très relative et, selon les approvisionnements des sous-traitants, des différences de détail apparaissent. La plus notable est constituée par les radiateurs équipant les camions Peugeot de tous modèles : ils sont, indifféremment, plats à bords vifs (obtenus par sertissage et soudure de plaques laminées), ou à sommet arrondi (obtenus par emboutissage). Les deux

Dans les emprises Peugeot vers la fin de la Grande Guerre, un lot de camions neufs peints en gris perle est en instance de livraison. Ce sont là également des **TYPES 1525**. Ce document prouve que les radiateurs plats et les radiateurs arrondis sont approvisionnés indifféremment. *(Document constructeur)*

---

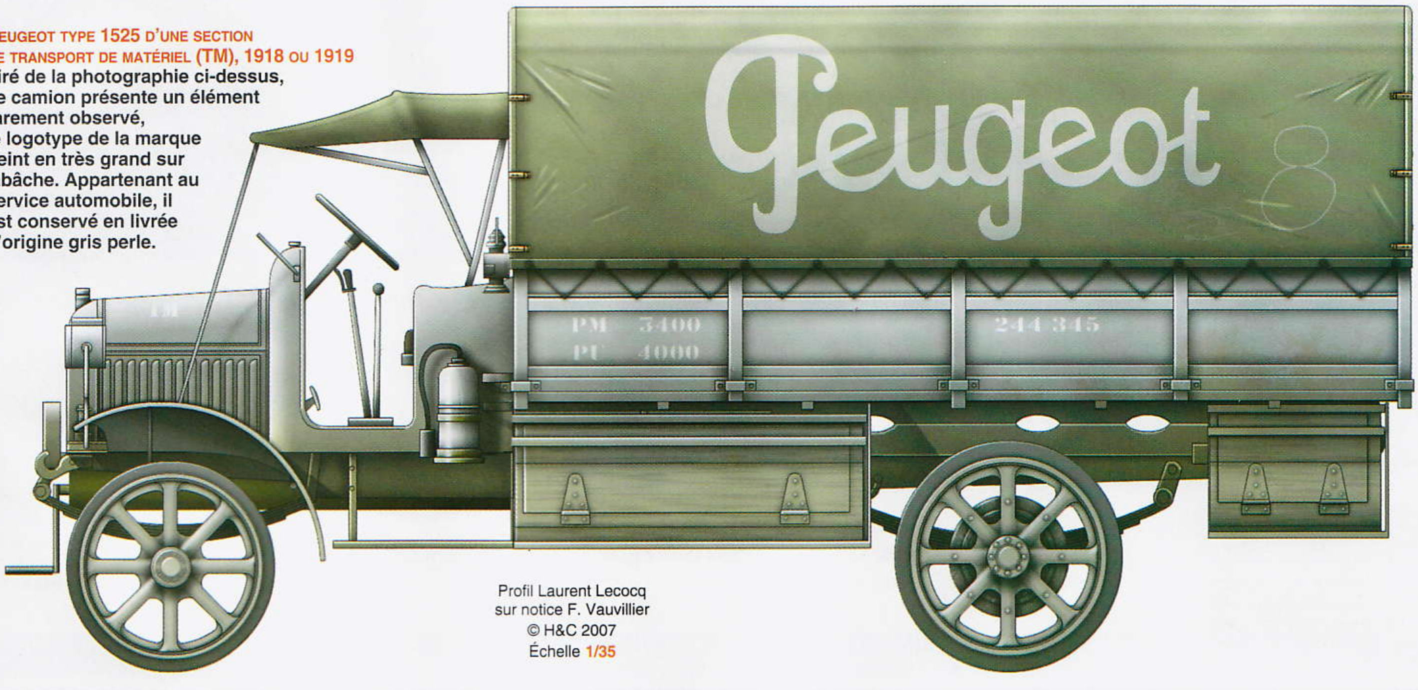
[4] Elles étaient apparues chez Peugeot dès 1913, mais sur le poids lourd type 507 uniquement.



Superbe vue de profil d'un Peugeot TYPE 1525, qui représente à la fin de la guerre le sommet de la gamme de tonnage. C'est aussi le modèle le plus construit, et sa fabrication ne cessera qu'en 1920, après que 4 084 exemplaires aient été sortis des usines de Sochaux. Il s'agit ici d'un exemplaire tardif, comme le dénotent ses ailes embouties et son matricule 244 345. Les initiales TM sur le capot indiquent son appartenance à une section de transport de matériel du service automobile. La photo, non datée, pourrait avoir été prise durant l'immédiat après-guerre. *(Coll. F. Vauvillier)*

PEUGEOT TYPE 1525 D'UNE SECTION DE TRANSPORT DE MATÉRIEL (TM), 1918 OU 1919

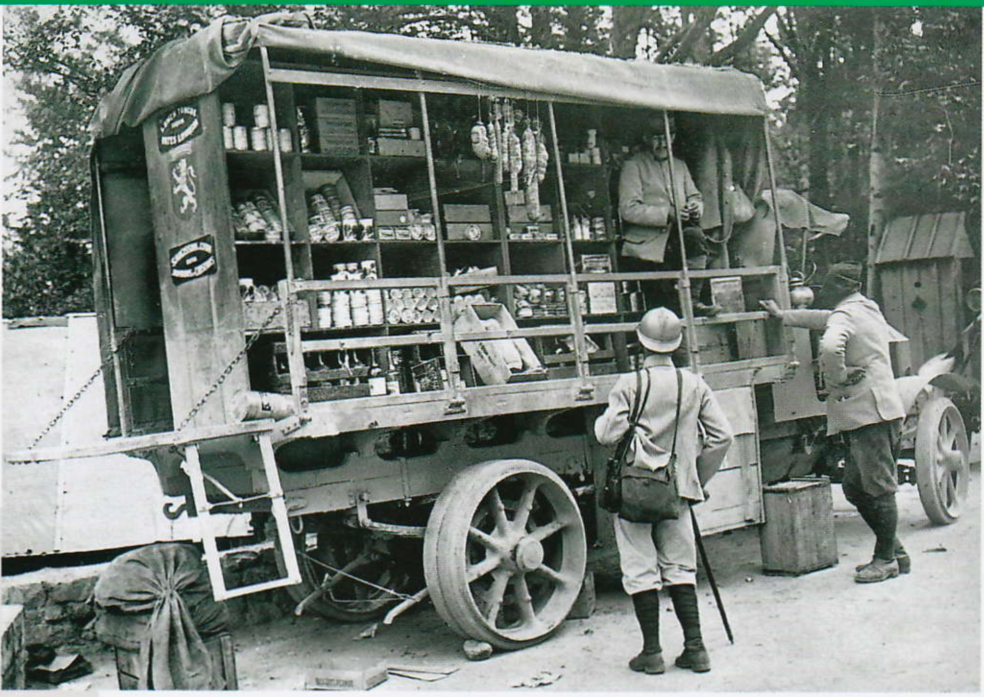
Tiré de la photographie ci-dessus, ce camion présente un élément rarement observé, le logotype de la marque peint en très grand sur labâche. Appartenant au service automobile, il est conservé en livrée d'origine gris perle.



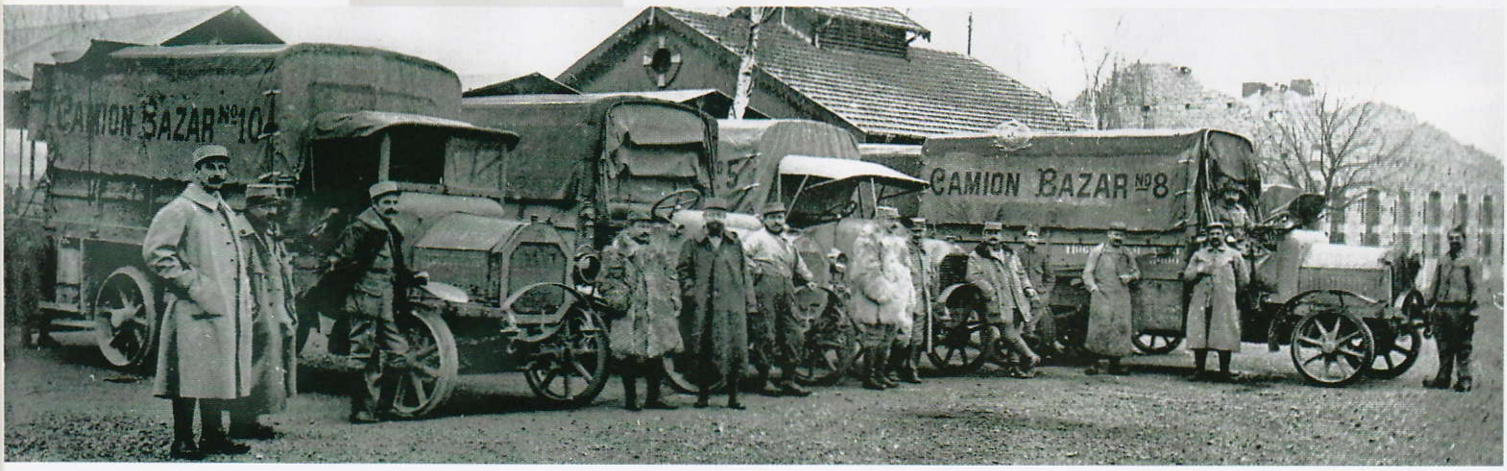
Profil Laurent Lecocq
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

Jean-Michel Boniface ■ Jean-Gabriel Jeudy
LES CAMIONS DE LA VICTOIRE
1914-1918
DES ILLUSTRATIONS INEDITES

Incontournable LES CAMIONS DE LA VICTOIRE *de J.-G. Jeudy et J.-M. Boniface* **Cet ouvrage de base, illustré à profusion, débute à l'aube de l'ère automobile et s'achève au moment où, en novembre 1918, l'armée française aligne plus de 90 000 véhicules. Le sujet y est traité arme par arme, emploi par emploi : artillerie, génie, santé, aéronautique, intendance, etc.** *Massin éd., Paris 1996. ISBN : 2-7072-0300-9*



Pour remplacer les cantiniers pratiquant des tarifs souvent exagérés, le service de l'intendance crée des coopératives militaires proposant à prix fixe et modeste « *ces nombreux petits riens dont la privation était cruellement ressentie* ». Des CAMIONS BAZARS Peugeot (ici, entre autres, le n° 8 portant le matricule 110 620) les apportent aux Poilus cantonnant derrière le front. *(Coll. F. Vauvillier)*



formes existaient d'ailleurs déjà avant la guerre.

La vitesse de tous les Peugeot de production de guerre est la même, de 25 à 30 km/h selon démultiplication. En réalité, les bandages caoutchouc ne permettent pas une « *vitesse absolue* » supérieure à 25 km/h, du fait des vibrations qui, au-delà, entraînent l'usure anormale du châssis. Et, par sécurité, les règlements militaires de l'époque interdisent de dépasser 20 km/h, en fixant la vitesse moyenne en convoi à 12 km/h, haltes comprises.

Quant à l'emploi des Peugeot, une particularité est à signaler : dans le cadre de la rationalisation des affectations selon les marques, les camions de Sochaux seront affectés « *de préférence* » aux groupes d'artillerie lourde et aux régiments d'artillerie de campagne, ce qui explique le grand nombre de ces camions photographiés en livrée bariolée, car l'artillerie camoufle — en principe — tout son matériel. Mais l'on en trouve également un grand nombre dans les sections de transport de matériel (TM) du service automobile.

Durant l'ensemble de la guerre, Peugeot produit 5 963 camions de différents modèles, représentant plus des quatre cinquièmes de sa production totale des modèles considérés ici[5]. Quasiment tous seront livrés en plateau ridelles bâché pour le transport général. ■

NOTE

[5] ➡ tableau ci-dessous. Le total (tous types considérés de 1913 à 1920) s'élève à 7 233 camions, sachant que quelques-uns seulement ont été construits avant août 1914, mais 1 200 environ (types 1524 et 1525) sortiront postérieurement à l'armistice.

La gamme des CAMIONS PEUGEOT de la Grande Guerre

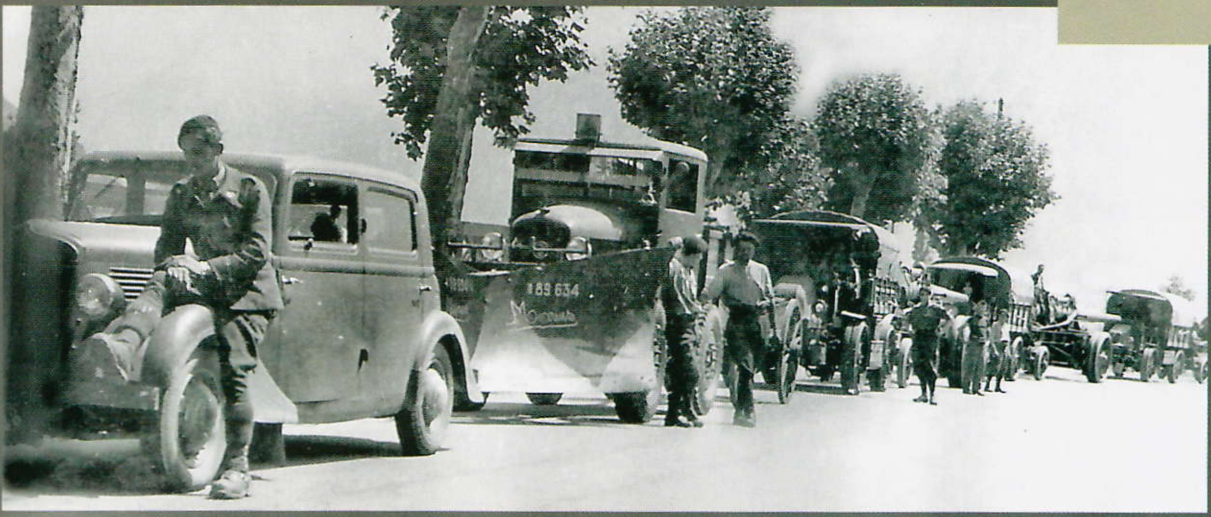
D'après le *Catalogue des véhicules automobiles en service en France, types 1913 à 1921*, ministère de la Guerre, complété de *La construction Peugeot de 1889 à 1928*

Type	*Puissance (rectifiée)* [1]	*Moteur Peugeot*	*Cylindrée*	*Régime maximum*	*Poids à vide*	*Charge utile*	*Années de production*	*Production totale*	*Empat-tement*	*Emplacement carrosserie*	*Bandages (en mm)*	
											Avant	*Arrière*
MOYENNE PUISSANCE												
504	22 (17) HP	HM 4 cyl. 90 x 150	3 817 cm³	1 400 tr/mn	2 670 kg	**2,5 t**	1913-14	83 ex.	3,605 m	4,00 m	920 x 100	1000 x 100
505	22 (17) HP	HM 4 cyl. 90 x 150	3 817 cm³	1 400 tr/mn	2 890 kg	**3,5 t** (3 t)	1913-14	72 ex.	3,90 m	4,50 m	930 x 120	1010 x 120
1504[2]	17 (17) HP	IM 4 cyl. 90 x 150	3 817 cm³	1 400 tr/mn	3 225 kg	**3 t**	1914-16	1 597 ex.	3,90 m	4,30 m	920 x 110	1000 x 110
1524	17 (17) HP	IM 4 cyl. 90 x 150	3 817 cm³	1 400 tr/mn	3 225 kg	**3 t**	1916-20	482 ex.	3,90 m	4,30 m	920 x 120	1000 x 120
FORTE PUISSANCE												
506	35 (20) HP	HO 4 cyl. 110 x 130	4 942 cm³	1 250 tr/mn	3 250 kg	**3,5 t**	1913-14	62 ex.	4,00 m	4,75 m	930 x 120	1050 x 120
507	35 (22) HP	HO 4 cyl. 110 x 130	4 942 cm³	1 380 tr/mn	3 600 kg	**5 t**	1913-14	30 ex.	3,50 m	4,05 m	950 x 130	1000 x 130
1515	19 (22) HP	KM 4 cyl. 100 x 150	4 712 cm³	1 400 tr/mn	3 250 kg	**4 t**	1915-16	823 ex.	3,90 m	4,30 m	920 x 110	1000 x 110
1525	19 (22) HP	KM 4 cyl. 100 x 150	4 712 cm³	1 400 tr/mn	3 800 kg	**4 t**	1916-20	4 084 ex.	3,90 m	4,75 m	940 x 130	1000 x 130

[1] La première puissance donnée est celle figurant au catalogue Peugeot. La seconde, entre parenthèses, est la puissance rectifiée ou puissance fiscale.
[2] Existe en deux versions ne se distinguant entre elles que par l'embrayage à disques (**1504 A**) ou à cône (**1504 B**).

ARTILLEURS ALPINS ET CAVALIERS DE L'EST

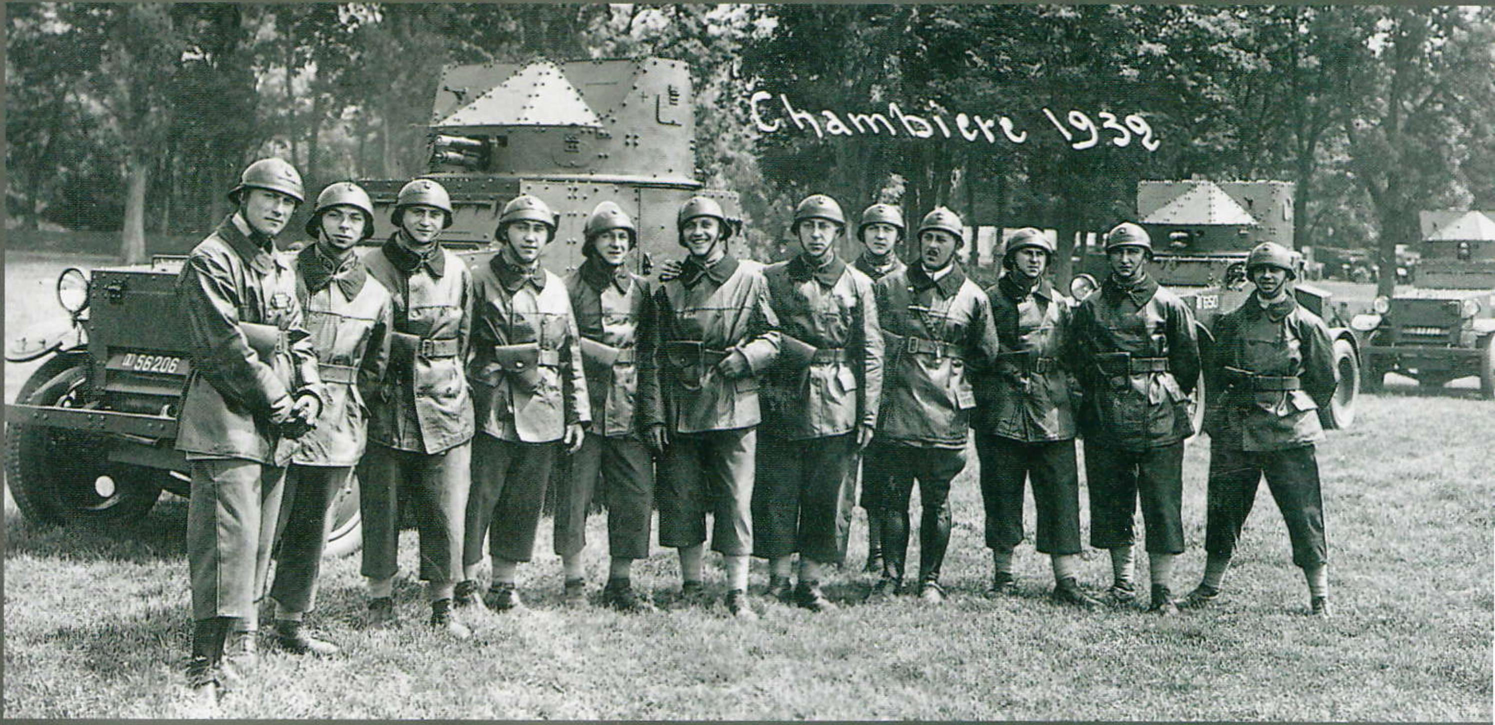
Deux thèmes bien distincts ce mois-ci, présentant une variété de régions...

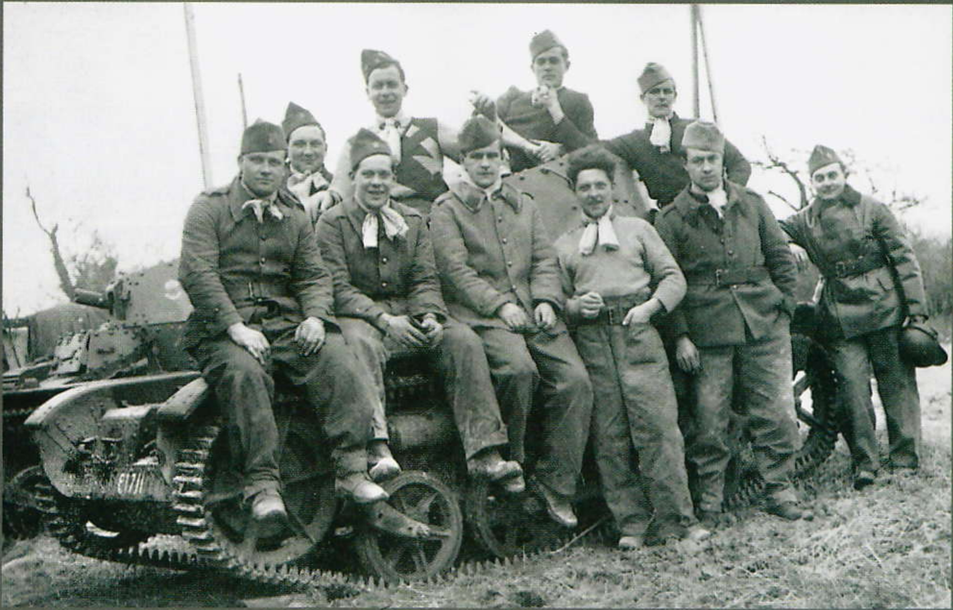


Colonne d'artillerie lourde

« Merci et bravo pour cette revue très détaillée, mais quel dommage de ne pas traiter de l'infanterie et des troupes alpines... » **(Laurent Demouzon)**

Merci Laurent pour cette belle photographie de 1939-40, qui donne très, très envie de consacrer un sujet complet de GBM aux véhicules de l'armée des Alpes. Sur cette colonne, l'on reconnaît, de gauche à droite, une VL (voiture de liaison) Renault suivie d'un chasse-neige Latil KTL 89 634 joliment surnommé *Marius*, puis de trois tracteurs lourds d'un modèle bien connu désormais de nos lecteurs : il s'agit de Latil TAR, tractant des 145/155 modèle 1916 Saint-Chamond.





30e dragons

« Fervent lecteur de GBM, je ne peux résister à vous faire parvenir cette photo (ci-dessus)*, légendée d'origine : " Souvenir du carroussel déroulé à Metz, le 12 juin 1932. Photo prise cinq minutes après les félicitations du colonel sur le terrain de Chambière. De gauche à droite : chef Heursuet (dit " Grandes Jambes "), Hentzien, Gire, Hoffmann, Fontaine, brigadiers Tisserand et Rossignol, Bisson, adjudant-chef Méajet, Lelièvre, Guyot, Fischer." J'en ajoute trois autres, dont je ne sais si elles datent de 1932 ou de 1939-40. Votre avis ? » (Jean-Claude Kempf, par internet, le 1er août).*

Nous publions les deux meilleures photos du lot. Pour celle de Chambière, précisons qu'il s'agit de cavaliers du 30e dragons (Metz), régiment partiellement motorisé qui sera dissous en 1939 pour former des groupes de reconnaissance. On y voit les AMD White 56 206, 41 650 et 32 360.

2e RAM

La seconde de vos photos (ci-contre) **date de la fin de l'année 1939. Ce sont des automitrailleurs du 2e RAM de Strasbourg, photographiés devant l'AMR 33 81 711. Peu de temps après la photo, les AMR 33 quitteront le 2e RAM pour rejoindre les 3e et 14e RDP.**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 1

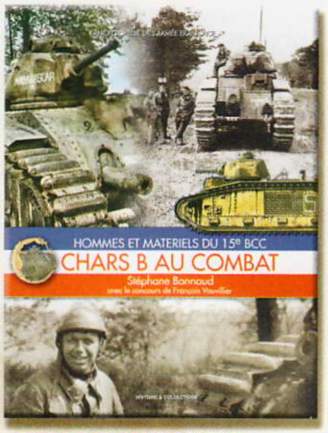
LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel

LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages **39,95 €**

HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
TOME 3

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin...
256 p. **42,95 €**


HOMMES ET MATERIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages **39,95 €**

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
1
L'AMR 33 RENAULT

AMR 33 - 68 p. **14,95 €**

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
2
L'AMR 35 RENAULT

AMR 35 - 68 p. **14,95 €**

LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
3
L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE

68 pages **14,95 €**

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

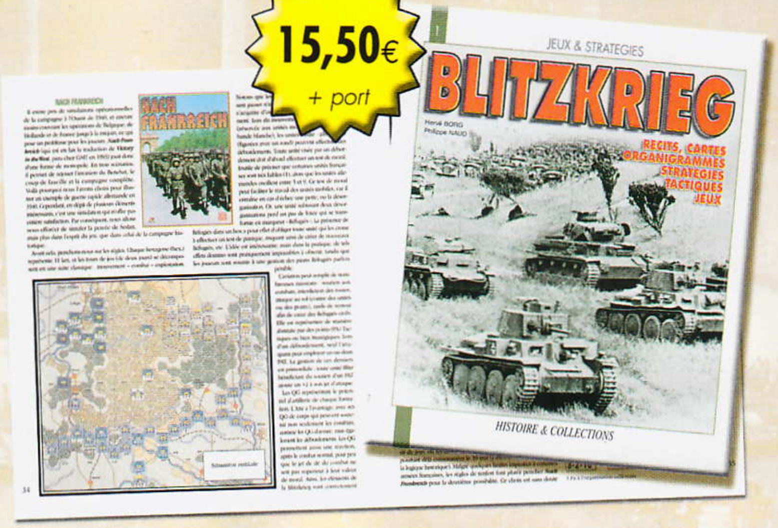
LES CANONS DE LA VICTOIRE 14-18
L'armée française entre en campagne en août 1914. Il n'existe alors dans nos rangs que trois cents pièces d'artillerie lourde de campagne. Aussi seront employés des milliers de pièces anciennes en attendant les matériels nouveaux. Ce volume détaille les 36 modèles différents, employés en 1914-1918 au titre de l'artillerie de campagne.

BLITZKRIEG

Hervé Borg et Philippe Naud

Dans les esprits, la « Blitzkrieg » reste associée aux succès spectaculaires de la « machine de guerre » nazie au début de la Seconde Guerre mondiale.
La remise sur pied de l'armée allemande autour de troupes et de tactiques innovantes, l'invasion rapide de la Pologne et, surtout, la spectaculaire victoire sur la France en 1940, semblent confirmer cet état de fait.
De l'Entre-Deux-Guerres à décembre 1941, l'étude de ce sujet, apparemment bien connu, vise à remettre en cause les idées reçues, des plaines de Pologne au désert de Libye. Du féru d'histoire, à travers une analyse sans concessions, à l'amateur de jeux, grâce à la présentation des principales simulations sur ce thème, cet ouvrage permettra à tous de mieux comprendre ce que l'on a pu appeler la « Blitzkrieg ».
Format 200 x 240 mm, 84 pages.

15,50€ + port


NACH FRANKREICH
JEUX & STRATEGIES
BLITZKRIEG
RECITS, CARTES
ORGANIGRAMMES
STRATEGIES
TACTIQUES
JEUX
HISTOIRE & COLLECTIONS

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

☐ La Ligne Maginot Tome 1 .... 39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 2 .... 39,95 € [2]
☐ La Ligne Maginot Tome 3 .... 42,95 € [2]
☐ Chars B au combat .... 39,95 € [2]
☐ Les canons de la Victoire 1914-1918 .... 14,95 € [2]
☐ Les AMR 33 .... 14,95 € [2]
☐ Les AMR 35 .... 14,95 € [2]
☐ Blitzkrieg .... 15,50 € [2]
☐ La Guerre éclair *(sortie octobre 2007, page 2)* ... 40,95 € [2]

TOTAL LIVRES .... ____,__ €

TOTAL GÉNÉRAL ____,__ €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°** ________________

expirant en __ __ *mois* *année* *Clé* ___ *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

GBM 079

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS Fax : 01 47 00 51 11.
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom ________________
Prénom ________________
Adresse ________________
____
Code postal ________ ville ________________
Pays ________________ Tél. ________________
E-mail* ________________
@ ________________
* Important pour être tenu informé de nos promotions

FRAIS DE PORT (2 - Livres)					
	France	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et + : GRATUIT	
	DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et + : 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et + : nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

ABONNEZ-VOUS !

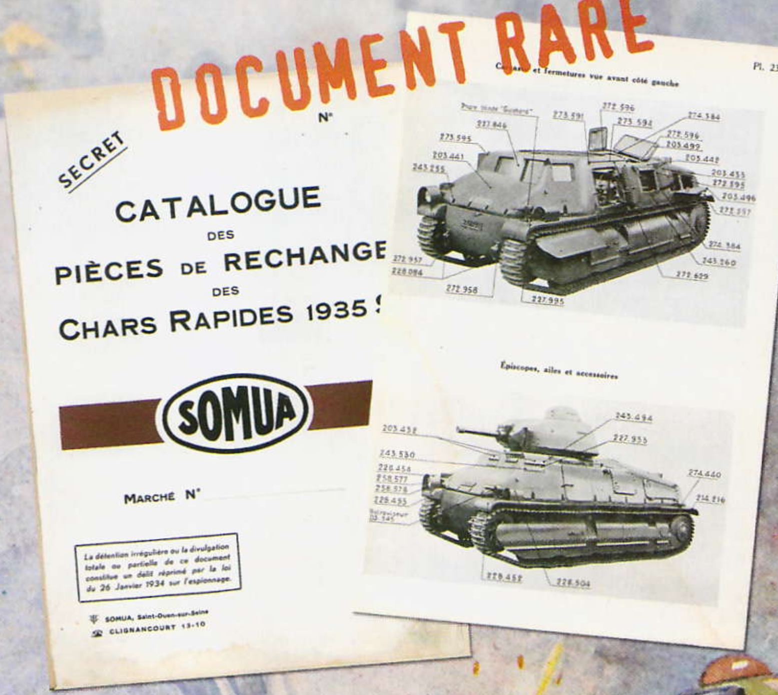
Histoire de Guerre
HistoirE de GUERRE & BLINDÉS MATÉRIEL

LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION
MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages réunissant les plus beaux extraits du catalogue de pièces de rechange du **char Somua S 35**


DOCUMENT RARE

SECRET

N°

CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHANGE
DES
CHARS RAPIDES 1935 S

SOMUA

MARCHÉ N°

La détention irrégulière ou la divulgation totale ou partielle de ce document constitue un délit réprimé par la loi du 26 Janvier 1934 sur l'espionnage.

SOMUA, Saint-Ouen-sur-Seine
CLIGNANCOURT 13-10

C... et fermetures vue avant côté gauche

PL. 23

Épiscopes, ailes et accessoires

Au sommaire des prochains numéros :

Tous terrains : Latil, Laffly, Lorraine et compagnie
Artillerie : du canon pour les divisions cuirassées
Opérations: les chars D2 plongés dans la guerre
Souvenirs : en pointe avec le 8e cuirassiers
Radio : les débuts de la TSF en 1914-1918
Grande Guerre : un curieux monstre, le 220 ACS
etc.

Tous les matériels français qui roulent ou tirent sont dans Histoire de Guerre Blindés & Matériel

JE M'ABONNE

www.blindes-materiel.com

● **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**
6 numéros ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*
je recevrai en cadeau le fac similé du Somua S 35
Montant .... ____,__ €[1]

JE COMPLÈTE MA COLLECTION

• **ANCIENS NUMÉROS** • *(Cercler les numéros choisis)* : 1 - 11 - 13 - 14 -16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 22 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 29 - 32 - 34 - 35 - 36 - 37 - 39 - 40 - 41 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 53 - 54 - 58 - 60 - 61 - 62 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73
(**GBM**) n° 74, 75, 76, 77, 78: l'ex **6,90** € .... ____,__ €[1]

• **HORS-SÉRIE** Histoire de Guerre :
1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 7 - 8 - 9 - 10 : l'ex : **10,95** € .... ____,__ €[1]

OFFRE DÉCOUVERTE HORS-SERIE BATAILLES - page 83

je commande les anciens n° suivant s: 1 - 2 - 3 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 10 - 11 - 12 - 13 : **6,90 €** *l'ex.* .... ____,__ €[1]

FRAIS DE PORT *(1 - magazines)*	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex.: 5 €.	6 à 12 ex.: 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex.: 12 €	6 à 12 ex.: 15 €	12 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex.: 15 €.	6 à 12 ex.: 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex.: 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	

GBM 079

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
Fax : 01 47 00 51 11.
SERVICE CLIENTS
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom ______________________
Prénom ______________________
Adresse ______________________
____
Code postal ______ ville ______________________
Pays ______________________ Tél. __ __ __ __ __
E-mail* ______________________
@ ______________________
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ____,__ €
Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections
☐ **CB n°** ________________
expirant en __ __ (mois, année) *Clé* ___ *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*
Signature :

n° 1 : la 1re DCR anéantie par les Panzer de Hoth • Saint-Exupéry et le Pô d'échappement • Jours de Juin 40 au Michelsberg

n°11 : les blindés français de la Wehrmacht • 11 ao^t 44 la bataille de Cluny • la JG 53 • le 2 cm Flakvierlinig 38 dans la Kriegsmarine

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

n°17 : Le char Renault B1bis • Bataille aéronavale en mer de Corail • La capture du général Giraud en 1940

n°18 : La Grossdeutschland pendant l'été 42 • le groupe de chasse de la Kampgeschwader 40 • le sabordage de la flotte à Toulon.

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

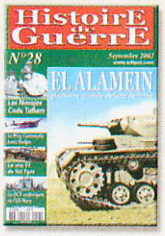
n°20 : Afrika Korps 1941 • Heinz Zimmer, mécanicien et pilote de chasse • Greif et Adler, les sd.Kfz 250/3 de Rommel

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

n°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

n°27 : La bataille d'Angleterre • Raid sur Maalöy • L'échec de la reconstruction de la Kriegsmarine



n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

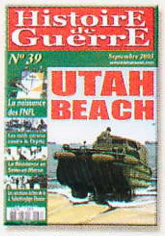
n°32 : Opération « Merkur » les paras allemands en Crête • l'ouvrage d'Anzeling • Les régiments de pionniers de la VIIe Armée

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

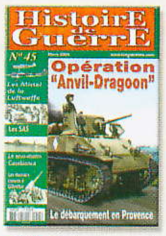
n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuses d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk



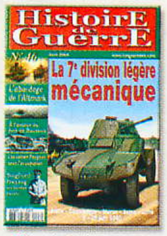
n°39 : Utah Beach • La naissance des FNFL • Coulez le Tirpitz ! • les Italiens de la 2.Fallschirmjäger Division

n°40 : Normandie-Niemen • Juin 40 le dernier combat de chars du 8e Dragon • La carrière du cuirassé Missouri

n°41 : Le Vercors et les Alliés • Les chars de combat 1916-45 • McArthur, l'enfant terrible de la stratégie américaine.



n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar



n°46 : La 7e division légère mécanique • l'abordage de l'Altmark • À l'assaut du fort de Boussois • Peugeot sous l'Occupation

n°47 : La bataille de Midway • Le Me 262 • Les Bersaglieri • Comment les Allemands voyaient la Ligne Maginot

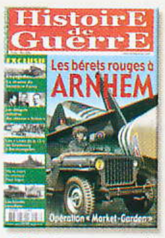
n°48 : Le Königstiger • Les Leichten-Divisionen en Pologne • L'orchestre noir, l'opposition militaire à Hitler

n°49 : La Bataille aérienne de Dunkerque • M10 Tank Destroyer • La bataille du Cap Nord 43 • de la div. de cavalerie à la DLM

n°50 : Leningrad, du sang et des larmes • le Sdkfz 251 • Les conséquences de la défaite de 1940

n°51 : Les porte-avions de la victoire de l'US navy • l'héroïque défense du Pont St-Louis.

n°54 : Les U-boot type VII au combat • Birmanie 44 : bataille de Kohima • Tobrouk 42



n°58 : Opération « Market Garden » • Les « Lions de la 12 » • Le Prinz Eugen • les blindés canadiens 39-45

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

n°60 : Les Forces Aériennes Françaises Libres • La tragédie de Céphalonie • Gazala • la 1.Panzer-Division • Préparation de Pearl-Harbor

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

n°62 : Les bombardements Stratégigaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mullberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path finder Forced de la RAF

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptème du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

n°74 : nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 ...

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF

n°76 : la percée de Sedan • Le char B • AMD Laffly S15 Toe • ER 17

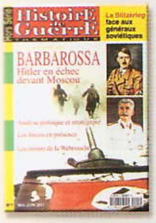
n°77 : la ligne Weygand le 12e GRCA • 155 C Schneider • TOE ER 26 bis Le 14e BCC • Latil TAR

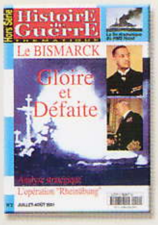
n°78 : Le 1er GRDI • Les motorisés au Maroc • Mortier 220 de Bange • le 14e BCC • Le R11 ...

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

ANCIENS N° : 6,90 €
HORS-SÉRIE : 10,95 €

POUR COMMANDER, UTILISEZ LE BULLETIN P.81


HS 1 :Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou


HS 2 : Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

HS 3 : La Luftwaffe 1918-1945

HS 4 : Les places fortes de notre histoire.

HS 5 : Churchill, les combats du Vieux Lion

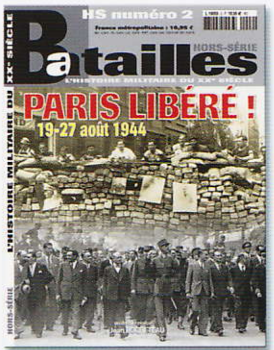
HS 7 : Un siècle de terrorisme

HS 8 : Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire.

HS 9 : Les Espions qui ont fait l'histoire

HS 10 : La révolution des chars de combat du FT-17 au Tigre II

1 • INDOCHINE 1945-1946
le rendez-vous raté


2 • PARIS LIBÉRÉ
19-24 août 1944

VOICI L'OCCASION DE DÉCOUVRIR LES HORS-SÉRIE BATAILLES !

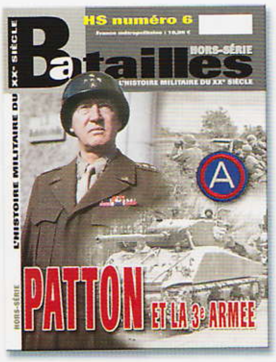
l'exemplaire
6,90 €
au lieu de ~~10,95~~ €

*Une offre **EXCEPTIONNELLE** réservée aux lecteurs de **Blindés et Matériel**, en utilisant le coupon page 81, ou sur www.blindes-materiel.com avec le code avantage GBM78.*

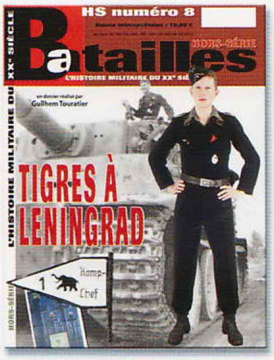
Dans chaque volume de 84 pages, plus de 150 photos illustrant un des grands drames militaires du XXe siècle.

3 • L'INDOCHINE EN GUERRE
1940-1945

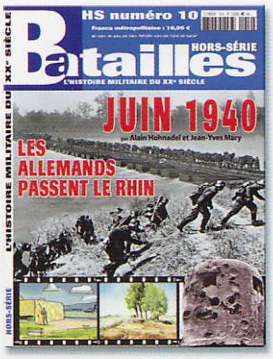
5 • CHANTIERS DE JEUNESSE
Uniformes et équipements
1940-1944


6 • PATTON
et la 3e armée

7 • INDOCHINE 1947
La guerre coloniale


8 • TIGRES À LENINGRAD

9 • LES STURMTRUPPEN
de l'armée allemande


10 • JUIN 1940
Les Allemands passent le Rhin

11 • LECLERC
Un personnage de légende

12 • GUERRE AU LAOS
Indochine 1945-1955

13 • SARRE 1940
Opération tiger

TRACKSTORY
Les blindés français de 1940

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires

Les blindés Français de 1940

Décembre 2007
n° 8 :
Renault D1
64 pages,
12 pages
couleurs

Chars et véhicules du monde

Nouveau !
n° 2 :
Les
semi-chenillés
SdKfz 251
et leurs
variantes

Toujours
disponible

n° 1 :
Shermans Français
de la libération
1943-1945

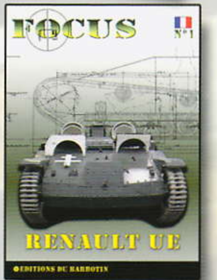
n° 3 : Chars B1-B1 bis
n° 4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 : Hotchkiss H35-H39
n° 7 : FCM 36

FOCUS

Nouvelle collection !

Nouveau !
n° 1 : Renault UE

Photoscope complet d'un
matériel avec historique, photos
d'archives, profils et plus de
150 photos couleurs, 44 pages.



Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc... Collections au format 17,5 cm X 24,5 cm. Nombreux profils couleurs, photos d'archives pour la plupart inédites. Couverture pelliculée, dos carré cousu collé. Edition bilingue.

MINITRACKS

Le seul magazine de modélisme militaire
entièrement dédié aux petites échelles

Trimestriel - Format A4 Dos carré,
72 pages couleurs, couverture pelliculée

**Commandez directement
en ligne sur
http://www.minitracks.fr**

**BON DE COMMANDE, à découper ou à recopier
et à nous renvoyer avec votre règlement**

Nbre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n°4 ☐
n°5 ☐ n°6 ☐ n°7 ☐ n°8* ☐ Centurytracks n°1 ☐ n°2 ☐
*Décembre 2007

TRACKSTORY et CENTURYTRACKS : 14,50 € par numéro
+ port unitaire .... exemplaire(s) Total ☐
FOCUS : 9.95 € par numéro + port ☐
MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ☐
Abonnement 4 numéros, 41.50 €(france), 46,50 € (CEE)

__Port par n° commandé :__ 3,00 € (france), CEE 4,00 €
__A partir de 3 n° :__ port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) - __4 n° fdp__ 9,00 € (France), 11,00 € (CEE)
__5 n° fdp__ 11,00 € (France), 15,00 € (CEE) - au delà de 5 n° nous consulter

Nom : Prénom :
n°, rue :
Code Postal : Ville/City :
Pays / Country : Email :
Chèque bancaire ou postal pour France uniquement
HdG 09/07
France et autres pays / Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte / credit card number :
Expire le / Expiry date :
Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur / credit card holder's name :
Date et signature :

**Envoyez votre règlement à : Editions du Barbotin
25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Email : info@edbarbotin.com - ☎ : (33) 01-69-01-62-40**

LIBRAIRES SPÉCIALISÉS A&C OBJETS DE COLLECTIONS

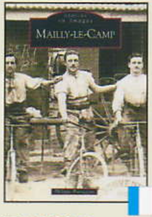
**19, avenue de la République, 75011 Paris
Tél. : 01 49 23 72 22 Fax : 01 40 21 97 55**
Ouvert le lundi (12 h-19 h) et du mardi au samedi (10 h-19 h)
www.librairie-ac.com

Sur place, retrouvez toute la gamme des anciens numéros et des hors-série
et toutes les publications

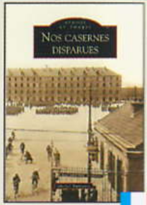
PREMIERE GUERRE MONDIALE ET AVIATION DE 1940

☐ 15,90 €
Port : 6,25 €*
14-18, la Grande Guerre,
par F. Bertin.
126 pages
et 450 photos couleurs.
Réf. 36509.

☐ 19,90 €
Port : 5 €*
Les Grandes Manœuvres en France de 1901 à 1913,
par D. Dubant.
126 pages et 200 photos N&B.
Réf. 83087.



☐ 19,90 €
Port : 5 €*
Mailly le Camp,
par P. Pierrejean.
126 pages
et 250 photos N&B.
Réf. 81563.



☐ 19,90 €
Port : 5 €*
Nos Casernes Disparues,
M. Aumaitre.
128 pages
et 260 photos N&B.
Réf. 81060.

☐ 47 €
Port : 7,50 €*
Répertoire des Corps de Troupe de l'Armée Française pendant la 1GM (2) Chasseurs à Pied, Alpins et Cyclistes.
Collectif. 446 pages. Réf. 83881.

☐ 43,50 €
Port : 7,50 €*
Les Camions de la Victoire 1914-18,
par J.M. Boniface & J.G. Jeudy.
236 pages
et 500 photos N&B.
Réf. 21323.

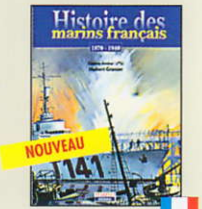
☐ 22 €
Port : 5 €*
Les Ailes de 1940. Pilotes de chasse dans la bataille, par P. de Gmeline.
Historique de 396 pages
et 50 photos N&B.
Réf. 34746.

CAMPAGNES ET ARMEMENT DE 1940

PARUTION NOVEMBRE

☐ 35 €
Port : 6,25 €*
Il fallait rester en Belgique le 15 mai 1940,
par J. Belle.
Analyse stratégique
de 256 pages.
Réf. 86124.

☐ 80 €
Port : 10,70 €*
Blitzkrieg in the West then & now,
par J.P. Pallud.
640 pages
et 1400 photos N&B.
Réf. 84025.



NOUVEAU

☐ 29 €
Port : 6,25 €*
Histoire des marins français 1940-46,
par le contre-amiral
H. Granier.
Historique de 500 pages.
Réf. 50076.

☐ 15,90 €
Port : 6,25 €*
L'histoire de la ligne Maginot,
par J.P. Soudagne.
126 pages
et 200 photos couleurs.
Réf. 26032.

NOUVEAU

☐ 35 €
Port : 7,50 €*
le fusil-mitrailleur modèle 1924 M 29,
par J. Huon & G. Brunel.
232 pages ill. de photos N&B
et couleur.
Réf. 19043.

Sur place, bénéficiez de toutes les promotions
temporaires sur la gamme des livres **Histoire & Collections.**

L'ensemble de cette page constitue un **BON DE COMMANDE**. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement. *Si vous passez à Paris, n'hésitez pas à venir nous rendre visite. Tous les ouvrages présentés ici sont (sauf rupture momentanée de stock), disponibles dans nos rayons, en compagnie de milliers d'autres.*

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en ce qui concerne la disponibilité des ouvrages que leur prix, en raison des fluctuations des taux de change.

A&C

Merci de cocher les ouvrages choisis et de nous renvoyer l'ensemble
de cette page (original ou photocopie), dûment remplie avec votre règlement à
A&C, 19, avenue de la République, 75011 Paris

GBM 79

Nom & Prénom
Adresse
Code postal Ville
Pays Adresse e-mail**
MONTANT TOTAL* : .... €
RÉGLEMENT PAR : ☐ Mandat ☐ Chèque
☐ CB
INDIQUEZ LES TROIS DERNIERS CHIFFRES QUI FIGURENT DANS LE CADRE SIGNATURE AU DOS DE VOTRE CARTE :
Date d'expiration : / Signature :

*** Frais de port groupés :** 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus
Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous con
**En indiquant votre adresse, vous autorisez A&C à vous envoyer ses publicités.